

slag, der drejer sig om henholdsvis DSB Rederi A/S og DSB Busser A/S.

#### **Svend Heiselberg (V):**

De tre lovforslag, som er til behandling her i dag, kan Venstre støtte. Det er en opfølgning af rammeaftalen fra 1995-98 og senest aftalen fra oktober i år, hvor der gennemføres en adskillelse af DSB's virksomhed, således at DSB's ansvar for infrastrukturens forvaltning og udbygning overgår til Banestyrelsen. Det vil sige, at Banestyrelsen skal forestå drift og vedligeholdelse af statens jernbaneeandel og forestå udbygningen af jernbaneinfrastrukturen med styring af trafikken på jernbanenettet, tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter.

Det er ting, som vi synes det er rigtigt at vi nu får vedtaget, og vi tror også på, at den struktur, som vi nu har lagt op til at der skal være inden for DSB, vil være en struktur, som vil gøre det muligt, at DSB bedre kan klare sig i konkurrencen med de private. Vi mener og lægger vægt på, at det er af betydning, at der bliver en reel konkurrence imellem DSB og de private. Derfor vil vi også fra Venstres side sige, at når vi er gået ind i forhandling med regeringen om denne DSB-aftale, er det med det klare sigte, at vi får gjort DSB til en virksomhed, som vi kan forvente kan klare konkurrencen.

Vi kan støtte de foreliggende lovforslag.

#### **Brian Mikkelsen (KF):**

Med disse lovforslag går vi i gang med at diskutere de forskellige dele af den store tillægsaftale om DSB, som vi fra konservativ side indgik med regeringen og Venstre i dette efterår.

Vi synes selvfølgelig, at det er en rigtig god aftale, som alle kan være tilfredse med. Det gælder forhåbentlig alle forligspartierne, som dermed fik indflydelse på den kommende udvikling af den danske kollektive trafik, men det gælder også og selvfølgelig ikke mindst de mange, der dagligt bruger DSB. Det er derfor, vi går ind og laver aftaler. Det er, for at den enkelte bruger kan få et konkret udbytte af systemet.

Vi mener, det er godt at få lavet disse langsigtede planer, som rækker flere år ud i fremtiden, samtidig med at vi altså også har mulighed for at lave tillægsaftaler, som kan justeres på forskellige punkter. Det har jo været tilfældet for mange af de mindre ting i aftalen, men her skal vi koncentrere os om de afgørende, store ændringer i DSB's struktur.

Noget af det vigtigste må være at få styr på DSB. Det har vi vist alle måttet erkende her i 1996. Heller ikke dette år har været et rigtig godt år for selve DSB. Det kan man finde mange forklaringer på og lige så mange undskyldninger.

Det er imidlertid ikke dem, vi skal diskutere, men vi skal i stedet forsøge at finde en løsning, som alle kan være tilfredse med, og i Det Konservative Folkeparti tror vi på, at denne opsplittning af dels det at drive togdrift og så anlæg og vedligeholdelse af selve jernbanenettet kan være vejen frem. Når vi først får skabt to separate og økonomisk uafhængige virksomheder, vil det være meget nemmere at gennemskue, hvor det kører godt, og hvor det kører mindre godt.

Målet er selvfølgelig at nå i nærheden af Post Danmark, som har vist sig at være en bæredygtig model, når det kommer til statslige virksomheder. Man kan så altid diskutere, hvordan aktierne skal fordeles, og om der skal privatiseres eller ej, men det er ikke en diskussion, jeg mener vi skal gå i dybden med i dag.

Derimod vil jeg gerne tilføje, at vi ikke alene ønsker effektive jernbaner af hensyn til miljøet – for det gør vi, ingen tvivl om det – men vi ønsker også at styrke togdriften af hensyn til den store del af befolkningen, der med megen glæde kan benytte toget til og fra arbejde.

Derfor vil vi også i den kommende tid argumentere for en væsentlig styrkelse af pendlertrafikken på Sjælland. Det gælder både sydfra, fra Storstrøms Amt, og fra Vestsjællands Amt, hvor vi under forhandlingerne forsøgte at få gennemført et dobbeltspor imellem Vipperød og Tølløse, så man kunne få en mere glidende trafik på nordøstbanen. En bedre pendlertrafik på Sjælland vil betyde en enorm aflastning på vores vejnet, samtidig med at det vil gøre DSB meget mere rentabelt.

Jeg forstår – som et kuriosum – ikke, at DSB ikke har satset mere på pendlertrafikken på Sjælland, hvor der ligger en god økonomi i at få en forbedret togdrift.

Men for at vi kan overbevise befolkningen om det hensigtsmæssige i at tage toget, er det nødvendigt, at der er flere afgang og hurtigere transporttider. Selv tager jeg toget til og fra Holbæk, for det er det nemmeste og til tider også det hurtigste. Det giver mig mulighed for at slappe lidt af og læse dagens tekst uden at spille tid bag rattet. Derfor går vi fra konservativ side aktivt ind i debatten om et effektivt DSB til glæde for alle brugere.