

Togdrift kan sagtens på nogle områder give overskud; det skal bare køres ind på det rigtige spor. Vi tror, at denne aftale rummer mange muligheder for at få effektiviseret de forskellige dele af driften, og for at vi i fremtiden vil være stolte af vores jernbaner, i stedet for at de er en konstant hovedpine, som de har været indtil nu.

Hvis vi tager rederidelen, som der har været lidt debat om de sidste par dage, er det jo en aftale, som har bred politisk opbakning, og som er blevet diskuteret en del. Vi mener ikke, der er kommet nye ting, som afgørende kan ændre vores holdning, nemlig i at vi skal fortsætte med privatiseringsprocessen.

Når jeg nu kalder det en privatiseringsproces, skal det forstås på den måde, at vi gerne ser DSB Rederi som et privat selskab eller noget, der ligner, og derfor har vi med tilfredshed noteret, at man fremrykker muligheden for aktiesalg med dette lovforslag. Vi skal have gjort DSB Rederi til noget, man gerne vil investere i, og hvor man kan få solgt de flest mulige aktier.

Tiden er også løbet fra DSB, som har alle disse forskellige dimensioner, for jeg tror, at DSB Rederi, eller hvad det så end kommer til at hedde, går en strålende fremtid i møde med disse lovforslag, som vi fra konservativ side selvfølgelig kan støtte.

Tommy Dinesen (SF):

De tre forslag, der ligger til behandling her, er jo en del af den aftale, som er indgået mellem regeringen og V og K. Vi har sagligt vurderet, om det er noget, vi kan gå ind for, og jeg kan sige, at vi er indstillet på i hvert fald at være positive med hensyn til lovforslag nr. L 94 om Banestyrelsen, for vi har ikke noget imod, at man deler området op i flere forskellige afdelinger, måske i mindre og nemmere overskuelige afdelinger.

Man har gjort det samme i Sverige, men det er jo ikke bare lykke, det, der er sket i Sverige. Man har haft nogle beklagelser over, at den ene hånd ikke vidste, hvad den anden gjorde, og sådan noget, men vi håber selvfølgelig på, at vi ikke ryger ud i de problemer.

Jeg kan selvfølgelig også tilslutte mig det, som hr. Brian Mikkelsen var inde på, at bygning af nogle dobbeltspor i området for nordvestbanen er ikke det dårligste, også fordi man så kan få bundet Nykøbing Sjælland sammen med Slagelseområdet. Sådan er det ikke i dag, og det vil være udmærket set ud fra et trafikmæssigt synspunkt.

Lovforslag nr. L 95 om DSB Rederi A/S er en aftale, som SF er med i, og den står vi selvfølgelig ved. Det drejer sig om, at det tilskud, som »Ask« og »Urd« før fik med baggrund i en anden vedtagelse her i Folketinget på 100-125 mio. kr. om året, nu bortfalder. Det betyder ikke, at »Ask« og »Urd« tages bort fra ruten, men derimod, at de nu bliver fragtfærger. Det ligger der noget fornuftigt i, også fordi der er kommet andre operatører, som det hedder i dagens Danmark, ind på området. Cat-Link og DSB er gået ind her, og de har taget en stor del af de passagerer, der før var med »Ask« og »Urd«.

Det, der bekymrer os lidt i disse lovforslag, er måske, at den offentlige indsigt ikke bliver så stor i fremtiden, men det er noget, vi vil vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Lovforslag nr. L 96 om DSB Busser A/S kan vi også støtte.

Jan Køpke Christensen (FP):

Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at der på længere sigt kun er én vej til at forbedre hele DSB. Hvis der skal en forbedring til af DSB's muligheder, som den tidligere forespørgsel jo gik ud på, mener vi faktisk, at DSB bør privatiseres. Herefter er det så naturligvis ikke længere Folketingets opgave at afgøre, hvorledes DSB skal køre.

Da vi har erkendt, at vi ikke kan få privatiseret DSB, må vi naturligvis indgå et kompromis, og det kompromis er – selv om Fremskridtspartiet ikke er med i disse forlig – nok de foreliggende aftaler om opsplittningen af bl.a. DSB.

Dog er det sådan, at vi har visse forbehold. For det første: Forliget tager ikke stilling til lukningen af urentable småbaner, som mere optimalt kunne betjenes af busser. Busserne kunne løse opgaverne væsentligt billigere og med højere service.

For det andet: Er det sådan, at hvis S-togs- og Intercitydivisionerne udskilles som selvstændige selskaber, så skal de også ud og låne penge på de private betingelser? Eller er der i realiteten tale om, at de stadig kan opnå offentlig låntagning?

For det tredje: Hvis disse selskaber skal drives som en privat forretning, som der har været meninger fremme om, skal de vel helst give overskud. Hvorfor er der så hæftet et tilskud, kunne man spørge, fra staten i hælene på underskudsgivende ruter? Derved spænder man jo et sikkerhedsnet ud under selskabet og vil ikke opnå den ønskede effekt af en delvis