

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne sige tak til de ordførere, der måske ikke så overraskende har været positivt indstillet over for de lovforslag, som vi også har forhandlet på plads i den nok så omtalte politiske aftale, og jeg skal blot tilsige et godt og konstruktivt udvalgsarbejde, således at vi kan få disse forslag færdigbehandlet.

Lad mig dvæle bare et øjeblik ved, hvor stor en strukturændring DSB har gennemgået og er ved at gennemgå på ganske få år. Det er jo formidable forandringer for organisationen, for politikerne i dette høje Ting og i virkeligheden også for de mange ansatte, der er tale om. Det er jo en mindre revolution, der er gennemført. Men efter min opfattelse er der ingen tvivl om, at det er den rigtige vej frem også at selvstændiggøre operatørdelen af den kollektive trafik på jernbaneskinner. At selvstændiggøre selskaber, der er i almindelig og kommerciel konkurrence som DSB Busser og DSB Rederi, har været en succes.

Jeg har meget vanskeligt ved at forestille mig, at DSB Rederi f.eks. ville have haft mulighed for at tage de nye initiativer, som rederiet har taget med henblik på at sikre sig fortsat indtjening i de kommende år, og for at gøre skaden så lille som mulig i forbindelse med de store nedskæringer i personaleantallet, der er en konsekvens af beslutningen om Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, hvis det havde været en statsvirksomhed. Kun fordi der har været mulighed for at gennemføre beslutninger efter en kommerciel vurdering i bestyrelsen, har der været mulighed for at tage disse nye initiativer. Jeg er i hvert fald glad for SF's støtte til dette lovforslag.

Det samme gør sig gældende for DSB Busser A/S, der har haft voldsom succes, har øget antallet af busser i drift, har øget antallet af beskæftigede. Det er bestemt en kommerciel succes, og det viser sig altså, at der kan være ganske megen fornuft i at lade statsvirksomheder operere på nøjagtig de samme betingelser, som er gældende for private vognmænd.

Det ærgrer mig, at fru Jette Gottlieb siger: Jeg er fuldstændig enig i lovforslaget om Banestyrelsen, vi har stillet det samme forslag fra Enhedslistens side, imidlertid synes jeg ikke helt, at den sammenhæng, forslaget stilles i, er tilfredsstillende, og derfor er jeg imod.

Sagen er jo den, at her får Folketinget værktøj til at kunne gennemføre den fornødne fornyelse af det danske jernbaneinfrastrukturnet. Enhedslisten er jo så glad for nye jernbaner og for

modernisering af de eksisterende. Det er vi også i regeringen. Vi har ofte lidt vanskeligere ved at finde penge til dem, end Enhedslisten tilsyneladende har. Imidlertid ligger det rigtige værktøj her. Det bliver en statsvirksomhed, det bliver statens ansvar, at infrastrukturen i de dele af landet, der skal have kvalificeret togbetjening, er til stede. Derfor er det, synes jeg, lidt brandærgeligt, at et parti, der er helt enig i intentionen og holdningerne, der ligger bag lovforslaget, er imod, fordi det er andre partier, der har lavet aftalen. Det synes jeg er en skam for dansk politik.

Lad mig tilføje til L 95, der er ændringslovforslaget om DSB Rederi, og som er en opfølgning af aftalen mellem regeringspartierne og Socialistisk Folkeparti, at forslaget indeholder bl.a. bestemmelser om licitation på ruten Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø, opretholdelse af sejladsen Esbjerg-Fanø og indstilling af tilskuddet på overfarten Århus-Kalundborg. Som opfølgning af aftalen tiltrådte Finansudvalget den 26. juni 1996, at DSB udbød overfarterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø i offentligt udbud. Et ekspertpanel har herefter bistået DSB med at se på opgaven, og det er således, at der har været udbud af de pågældende overfarter. Tilbudsfristen var den 15. november, og ved fristens udløb havde DSB modtaget to tilbud på hver rute.

For overfarten Bøjden-Fynshavs vedkommende har DSB efter indstilling fra det særlige ekspertpanel besluttet at søge at indgå en aftale med Nordisk Færgefart A/S om besejling af overfarten frem til den 1. oktober 2001. Beslutningen betyder, at færgefarten indstilles i januar måned på grund af den nødvendiggjorte ombygning af færgelejer. Og jeg skal tilføje, at Nordisk Færgefart A/S i dag også besejler ruten Faaborg-Gelting.

For Samsø-Kalundborg-overfartens vedkommende er sagen en anelse mere kompliceret. Det er således, at ekspertpanelet har indstillet og DSB besluttet at afvise de indkomne bud og gennemføre en ny udbudsrunde hurtigst muligt med besejling af ruten fra efteråret 1998. Det forudsættes, at DSB Rederi A/S på entreprenørbasis fortsætter besejlingen af ruten indtil dette tidspunkt. Ekspertpanelet har foreslået en ny udbudsrunde, bl.a. fordi de tilbud, der er indkommet, peger på, at det inden for et overkommeligt budget ville være muligt at betjene ruten fra Ballen Havn på østsiden af Samsø i stedet for fra Kolby Kås på vestsiden af øen,