

ter, der er fremsat i den i spørgsmålet nævnte artikel fra Aalborg Stiftstidende den 26. januar 1998 »DSB bremser for nye busruter over Storbæltbroen«, samt dernæst oplyse,

- om ministeren er enig i, at DSB siden 1977 i vidtrækkende omfang har ændret struktur og nu er, eller i hvert fald burde være en virksomhed, der skal drives ud fra almindelige forretnings- og konkurrencemæssige vilkår,
- om ministeren virkelig, således som det er anført i svaret, i dag betragter DSB som enten »en myndighed« eller »en organisation« og i bekræftende fald med hvilken begrundelse,
- hvem DSB som medlem af Persontrafikrådet i dag egentlig repræsenterer, herunder om det f.eks. er DSB InterCity, DSB Busser, DSB Rederi eller andet,
- og om ministeren er enig i, at der af hensyn til borgerne bør skabes størst mulig valgfrihed og billigst mulige priser i forbindelse med valg af transportmulighed?»

Svar (3/3 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg har forstået ønsket om, at jeg skal kommentere artiklen i Ålborg Stiftstidende den 26. januar 1998 således, at der sigtes imod udtalelserne omkring de konkrete sager, der verserer for Persontrafikrådet.

I henhold til lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996 om buskørsel er det Persontrafikrådet, der udsteder tilladelser til buskørsel, herunder fjernbuskørsel. Det er alene Persontrafikrådet, der træffer disse afgørelser, og jeg finder således ikke anledning til at kommentere en polemik omkring konkrete verserende ansøgninger for Rådet.

Jeg kan naturligvis bekræfte, at DSB igennem en årrække gradvis har ændret struktur, og at hensigten er at virksomheden skal drives efter almindelige forretningsmæssige principper. Som led i denne gradvise omdannelse agter jeg efter aftale med partierne bag rammeaftalen for DSB for perioden 1995-98 snarest at fremsætte forslag til lov om omdannelse af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål nr. S 1241 blev det ved udarbejdelsen af buslovforslaget forudsat, at DSB fik én repræsentant i Persontrafikrådet, ligeså vel som Landsforeningen af Danmarks Bilruter og Turistvognmænde-

nes Landsforening er »fødte« medlemmer af Rådet.

DSB varetager i dag ca. 95 pct. af den passagertrafik som udføres på jernbane i Danmark. Jeg anser det derfor som en helt naturlig og for koordineringen af den kollektive trafik nødvendig ting, at virksomheden DSB er repræsenteret.

Jeg skal i øvrigt bemærke, at DSB som medlem af Persontrafikrådet ikke har vetoret, men i lighed med de øvrige medlemmer vil kunne komme i mindretal ved konkrete afgørelser.

DSB repræsenterer kun jernbanevirksomheden DSB, herunder DSB InterCity og DSB Regional, idet Combis A/S (tidligere DSB Busser) er omdannet til et af DSB uafhængigt aktieselskab, hvilket også er tilfældet for Scandlines A/S (tidligere DSB Rederi).

Afslutningsvis skal jeg bemærke, at regeringen går ind for et kollektivt trafiksystem, hvor der tilvejebringes det højest mulige serviceniveau og den størst mulige valgfrihed for kunderne inden for de økonomiske rammer, der er til rådighed til området på lokalt og statsligt plan. Regeringen går ind for, at samspillet mellem bus- og togtrafikken udvikles med dette formål for øje.

Spm. nr. S 1566

Til forsvarsministeren (19/2 98) af:

Svend Aage Jensby (V):

»Vil ministeren kommentere henvendelsen af 28. januar 1998 fra 5 F-16 piloter samt oplyse, hvilke skridt henvendelsen giver ministeren anledning til?«

Begrundelse

De 5 F-16 piloter oplyser, at »Oplysningerne om de 12 piloter, som er i gang med at tage civil certifikat, er korrekte, jf. svar på spørgsmål nr. S 1137. Derudover påregner endnu 6 piloter fra Aalborg samt 1 pilot fra Flyveskolen at starte på undervisning i foråret. Når disse piloter har deres certifikater i hus, vil alle piloter på Flyvestation Aalborg være klar til at forlade Flyvevåbnet, senest når deres tjenestepigt udløber! Grunden til at vi tager dette skridt, er frustration over såvel forhold som ledelse i Flyvevåbnet. Vi har igennem de seneste 2-3 år for-