

Ole M. Nielsen (KRF):

I Kristeligt Folkeparti er vi meget positive over for det her lovforslag om at lave selvstændig offentlig virksomhed ud af DSB og DSB S-tog. Vi er så glade for det, at vi faktisk synes, der skulle være et aktieselskab mere, nemlig et, der hed DSB Gods, men det tror vi kommer til på et senere tidspunkt.

Vi finder bestemt, at dette lovforslag et af de mange led, som vi er på vej med i denne tid, hen imod en effektiv kollektiv trafik, som fungerer godt for dem, der ikke har mulighed for at have egen bil, men sandelig også så godt, at mange af dem, der har mulighed for at transportere sig selv, fravælger den individuelle transport og vælger den kollektive. Det kræver komfort, og det kræver en hel masse ting, og det har selvfølgelig også noget med pris at gøre.

Banedrift er selvfølgelig ikke altid bedre end busdrift, men der skal ikke herske tvivl om, at det offentlige har en betjeningsforpligtelse over for tyndt befolkede egne. Det er ikke altid, det skal ske med bus, men på den anden side er vi noget kritiske over for den aftale, der er blevet truffet om nedsættelse af taksterne på Storebælt for biler i det hele taget, men også for DSB.

Der ligger jo deri en favorisering af de egne af landet, som i forvejen ligger tæt på hinanden, og som kommer til at ligge tættere på hinanden ved den faste Storebæltsforbindelse. Når man sætter taksterne ned for dem, så får de yderligere fordele i forhold til de dele af landet, som ligger længere væk.

I de forhandlinger, der vil komme om, hvilken trafik DSB som aktieselskab skal udføre for staten, vil vi lægge megen vægt på, at vi får en ordentlig betjening af de regioner, der ligger lidt mindre centralt.

Det er jo ikke nok, at man laver sin trafikstruktur efter den trafik, der eksisterer, for at betjene det behov, der er. Ved sin trafikstrukturtilrettelæggelse er man jo også med til at bestemme, hvilken udvikling vi vil få i landet. Og til den tid må vi overveje, at vi virkelig har en forpligtelse.

Så sagde jeg, at vi også gerne havde set et tredje aktieselskab, et DSB-Gods, men vi er glade for den opstramning, der ligger, eller de forsøg, der ligger på at få styr på godsdelen, som jo har præsteret nogle ganske betragtelige underskud. Vi er noget skeptiske over for muligheden for at nå de budgetter, som man har sat, hvor underskuddet skal afvikles over 4 år.

Vi er i det hele taget skeptiske over for gods på bane i Danmark. Afstandene er simpelt hen for små. Hvis man forestiller sig, at Danmark havde været en isoleret ø med vand hele vejen omkring og uden gennemfartstrafik, føler jeg mig helt overbevist om, at vi ikke skulle have haft gods på bane i Danmark. Men det er klart, at gods på bane ved store vognladninger over lange afstande har sin berettigelse. Derimod er det ved de små afstande, hvor der skal omlades flere gange, uhensigtsmæssigt, og jeg kan godt forstå, at DSB har problemer med at få det til at hænge sammen og konkurrere med de private vognmænd.

Så var vi meget glade for kapitel 5, § 19, som fru Margrete Auken også nævnte, om offentlighed. Det har tidligere været en af mine alvorlige indvendinger imod de mange offentlige selskaber, at det kniber for offentligheden at få indsigt i, hvad der foregår. Det blev jeg også vidne til i går under metrohøringen. Vi er meget glade for § 19, for det er nødvendigt, at vi har offentlighedens opmærksomhed omkring det.

Vi vil arbejde positivt videre på det forslag her.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne starte med at takke for den overordentlig positive modtagelse, som det her forslag har fået.

Der er jo heller ikke lagt skjul på fra flere ordføreres side, at der ligger et grundigt forarbejde, og jeg vil gerne også her ved denne lejlighed takke for det engagement, som en række partiets ordførere viser i denne sag. Det viser med al tydelighed, at der er en meget stor interesse for og der er også et meget stort ønske om at vise ansvarsfølelse over for det område, vi her har med at gøre, nemlig jernbanedriften i Danmark.

Hr. Søren Hansen fra Socialdemokratiet trak perspektiverne op i det, vi her har med at gøre, nemlig hele den proces, der er sat i gang for at ændre vilkårene for jernbanedriften i Danmark og gøre hele jernbanedriften til en moderne virksomhedsorienteret aktivitet, som også kan komme ud og møde kunderne og imødekomme kunderne på de behov, der er landet over.

Hr. Svend Heiselberg fra Venstre lagde vægt på, at DSB med loven her som selvstændig offentlig virksomhed får en større handlefrihed, men samtidig også et større ansvar.

Jeg bed også mærke i, at hr. Svend Heiselberg lagde vægt på, at der stadig væk er ind-