

[Fischer]

se af nyt materiel til privatbanerne naturligvis skal tages hensyn til samdriftsmulighederne med DSB, så vi får den størst mulige rationelle udnyttelse af togparken, hvad angår forhold som effektiv drift, service og reparationer.

Den konservative folketingsgruppe forventer naturligvis, at der på privatbaneområdet på samme måde som hos DSB i de kommende år arbejdes med effektivisering og rationalisering af driften, så produktiviteten også på privatbaneområdet kan øges. I den forbindelse må naturligvis indgå mulighederne for øget samdrift med DSB.

Vi har bemærket de forslag til effektivisering og rationalisering i den 4-års-periode, vi her taler om, som er omtalt i den netop fremkomne rapport fra Tilsynet med Privatbanerne. Det skal der mere tid til at vurdere, men øget produktivitet må naturligvis være et af målene med en 4-års-aftale.

Vi er medforslagsstillere til den foreslåede dagsorden, og derfor er det ikke nogen stor overraskelse, at vi anbefaler dens vedtagelse.

Jeg vil sige til hr. Helge Mortensen, der kommenterede en pressemeddelelse i går vedrørende finansministerens indstilling til en 4-års-aftale, at det er helt rigtigt, at finansministeren har tilkendegivet det. Jeg er en lille smule overrasket over, at hr. Helge Mortensen går så tæt ind i tallene her. Det er ikke nogen hemmelighed, at der for tiden foregår forhandlinger om finansloven, så det er vel ikke det helt rigtige sted at detailfile på tallene.

Helge Sander (V):

Forespørgslen i dag vil meget naturligt komme til at bære præg af, at der sideløbende foregår visse afgørende forhandlinger med henblik på næste års finanslov, men det ændrer ikke ved, at vi kan diskutere det principielle og det, det handler om, nemlig privatbanernes fremtidige status. Derfor vil der naturligvis også være stor interesse for debatten i dag ikke mindst i de ydre områder, hvor man har en af de 13 privatbaner. Det er ikke nogen hemmelighed, at privatbanerne er livsnerven i mange af de lokalsamfund, de passerer.

Men det er ikke bare et spørgsmål om drift og økonomi. Her er det i høj grad også et spørgsmål om det personale, som i dag er beskæftiget ved privatbanerne. Det er klart, at den uro, den usikkerhed, der har været gen-

nem de seneste år, ikke er særlig befordrende, og derfor er vi vældig tilfredse med, at vi nu taler om en 4-årig aftale, hvor man ved, hvad man har at rette sig efter. Hvis privatbanerne har rimelige vilkår, kan vi også med god ret forvente, at de har bedre muligheder og forudsætninger for at indrette sig efter de ønsker, de behov og de krav, der stilles.

Vi synes, det er rigtigt, at man går ud fra den nuværende organisatoriske ramme, som det også fremgår af den rapport, vi har fået i dag, hvor de aktuelle privatbaners økonomi danner udgangspunkt for en sådan rammeaftale. Jeg noterede også, at trafikministeren i sit svar nævnte, at disse baner skal opretholdes på mindst det nuværende niveau.

Heller ikke jeg har selvfølgelig kunnet nå at læse rapporten igennem, men jeg må dog sige, at ved ganske kort at gå den igennem og skimme den synes jeg, man kan konstatere, at der på langt de fleste baners område er et større samarbejde med DSB, end jeg personlig umiddelbart havde forventet. Det synes jeg er meget positivt, for det er en nødvendighed, hvis vi skal have en effektiv drift på alle vores baner her i landet.

Jeg har noteret mig med stor tilfredshed, at det bl.a. på Skagensbanen er således, at om sommeren fortsætter nogle af IC3-togene ikke bare til Frederikshavn, men helt op til Grenen. I rapporten her ser jeg også, at på en lang række baner, bl.a. på Høng-Tølløse-banen, er det således, at privatbanen forestår driften, når det gælder personbefordringen, hvorimod det er DSB, der står for godsbefordringen.

Med hensyn til økonomien har vi altså nu et udgangspunkt. Jeg kan ikke lade være med at sige – og det svarer også til nogle af de bemærkninger, jeg tidligere har ladet falde – at pr. definition synes vi selvfølgelig, det lyder vældig godt, når det hedder privatbanerne. Men sandheden er jo altså, at 70 pct. af udgifterne udredes af staten og 30 pct. af amter og kommuner. Men det ændrer ikke ved, at forskelligheden, som bl.a. hr. Helge Mortensen var inde på, absolut har noget positivt over sig, for behovene er forskellige ude i de områder, hvor de private baner opererer. Og selv om noget af det måske er romantik, giver det i hvert fald mulighed for, at man kan indrette sig efter de lokale forhold.