

[Tommy Dinesen]

vigtigt at få at vide, om det skal i licitation, eller om man kan viderebestille med baggrund i de bestillinger, der allerede nu ligger fra DSB på IC3-togene. Det må vi finde ud af inden ret længe.

Den 4-årige rammeaftale, der ligger, synes vi er en god idé, og det er ærlig talt forbavsende, at man ikke har fået den før. Det er rigtigt, at DSB har en 4-årig rammeaftale, og den har vel fungeret nogenlunde. Vi håber, at vi kan tage lokalbanerne sammen med de 4-årige aftaler, der nu skal diskuteres med DSB, for det giver selvfølgelig en betydelig bedre fornemmelse af og mulighed for at planlægge på de lange strækninger, det drejer sig om. Man lægger jo ikke spor fra den ene dag til den anden; dette er langsigtede investeringer, og derfor skal man også have en 4-årig rammeaftale.

Til slut vil jeg sige, at vi håber, der med denne debat bliver ro om banerne, selvfølgelig mest for passagerernes skyld, men også for de ansattes skyld. De er vigtige i dette her, og jeg ved af erfaring, hvor vigtigt det er, at medarbejdere har ro om deres arbejdsplads. Det giver i hvert fald en betydelig større interesse for arbejdet.

Samtidig vil jeg også gerne sige, at jeg tror, det bliver meget svært at spare mere på de ansatte. Det er også blevet sagt af nogle af de folk, der sidder i lokalbanernes bestyrelse. Uanset om de politisk var til højre eller til venstre for midten, gav de udtryk for, at de syntes, det var komplet tåbeligt, at man med lys og lygte leder efter nye arbejdspladser og samtidig fyrer folk, f.eks. inden for transportsektoren, hvor der er et behov for, at der er det tilstrækkelige antal mennesker til at sørge for, at servicen bliver, som den skal være.

Hr. Fischer kunne ikke forstå det, der blev nævnt om en pressemeddelelse, der kom fra finansministeren i går. Jeg må indrømme, at jeg også blev noget forbavset. Efterhånden er det sådan – det er i hvert fald den opfattelse, vi har i SF – at alt, hvad der drejer sig om penge her i Folketinget, efterhånden er lagt hen til en overminister – finansministeren – og det må de andre ministre rette sig efter, hver gang der skal ske et eller andet. Vi synes, det er en uskik. Vi synes ærlig talt, at de forskellige fagministre skulle have større indflydelse på de investeringer, der vedrører deres områder.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

For nogen tid siden havde vi her i Tinget, så vidt jeg husker, var det den 5. november, en debat om trafikproblemer i forbindelse med etableringen af det indre marked. I den debat, hvor jeg deltog som ordfører, beskæftigede jeg mig med motorvejstrafik, fordi jeg konstaterede, at mange ordførere dengang hovedsagelig beskæftigede sig med jernbaner og problemer i den forbindelse, hvad den foreslåede dagsorden jo for øvrigt også tydeligt viste.

I debatten blev det også fremført, at jeg beskæftigede mig for lidt med jernbaneproblemer. Det må jeg indrømme var rigtigt, men tiden var jo knap. Men havde jeg ikke inddraget motorvejstransportens problemer angående motorvejsafgifter og lign., var debatten i alle tilfælde blevet særdeles ensidig.

Jeg er glad for, at der i dag åbnes mulighed for, at jeg på Fremskridtspartiets vegne helt og holdent kan beskæftige mig med jernbaneproblemer og oven i købet med problemer omkring privatbanedrift. Det må jo være Fremskridtspartiets livret, al den stund at vi ønsker privatisering over en bred front.

Men desværre, lad mig slå det fast med syv-tommersøm, findes der i realiteten ingen privatbaner i Danmark. At det forholder sig således, fremgår tydeligt af, at staten i henhold til privatbaneloven af 1984 dækker 70 pct. af privatbanernes driftsunderskud, medens amter og kommuner i oplandet dækker 30, så det er faktisk illusorisk at tale om privat i den forbindelse. Men desuagtet har vi altså noget, der kaldes privatbaner, som kører ved hjælp af en eller anden form for offentlig støtte, og som derfor også gennem lovgivningen skal behandles i offentlig regi.

Fremskridtspartiet ønsker ikke at give tilskud. Vi vil klart søge at gøre privatbanerne private; det er Fremskridtspartiets ledetråd. Men indtil det er sket, er partiet selvfølgelig også interesseret i at medvirke til, at disse baner opererer bedst, billigst og sikrest. Når jeg siger sikrest, er det, fordi der er problemer omkring jernbaneoverskæringer. Med den stigende trafik udgør de en større og større risiko, og selv om der ikke bliver flere tog, bliver der i alle tilfælde flere biler. Fremskridtspartiet er indstillet på at prioritere meget højt på dette område med de midler, som nu engang bliver bevilget.