

ringer af både den ene og den anden art, som vil blive bragt frem på et senere tidspunkt, nemlig ved de rammeaftaleforhandlinger, der skal finde sted til efteråret. Her skal der følges op på investeringsprogrammerne.

Hvad der er nået på investeringerne indtil nu i 1990'erne, er for mig at se ret fantastisk, hvis man kigger på, hvor lidt der skete i 1970'erne og 1980'erne, i hvert fald i 1980'erne. Og hvis jeg skal nævne sådan i flæng, er København-Ringsted-anlægget det, der ligger først for. Der står også i regeringsgrundlaget – det har nu ikke meget med det her at gøre – at der skal træffes en principbeslutning om Femern; det tror jeg vi kommer ind på senere i dag ved et andet lovforslag.

Der er også nogle, der godt kunne tænke sig at genoprette nogle togforbindelser; jeg tænker også her lidt fremad på det, vi skal igennem senere i dag, nemlig Gedser-Berlin, og der er hele problematikken med privatbanerne.

Når jeg nævner det her, er det, fordi det er investeringer – og jeg ønsker at støtte nogle af dem – som jeg gerne så puttet ind i rammeaftalerne, der kommer her til efteråret.

Vi har i en tidligere rammeaftale været med til at beslutte, at S-togsdivisionen skulle gøres til et aktieselskab. Sådan som lovforslaget er skrevet nu, sådan som jeg husker fra dengang, vi sagde ja til det, var begrundelsen jo, at så kunne man lånefinansiere de 120 S-tog, der nu er blevet købt og bliver leveret successivt. Men sådan som jeg ser lovforslaget, er det ikke længere lånemuligheden som sådan der er en begrundelse for at lave S-togsdivisionen om til et aktieselskab. Man kan sige, at der er lavet en aftale, og den står vi sådan set bag; det er ikke det, jeg vil diskutere.

Jeg vil godt rejse et andet spørgsmål, nemlig: Hvorfor laver man så DSB's S-togsdivision om til et aktieselskab? Jeg har jo den tanke, at det gør man, fordi – og det er lidt inspireret af noget, jeg har tænkt, og noget, jeg også hørte på høringen om minimetroen i går – man kunne jo godt forestille sig hele hovedstadens trafik med HT, S-togene, metroen osv. lagt ind i et særligt selskab. Det har heller ikke noget med sagen at gøre, men jeg tror, at det er ét af de spor, der kan være lagt ud her.

Det væsentligste er jo, at processen er tilendebragt, og jeg synes, at det tegner godt for fremtiden for den stadig væk store virksomhed, og vi vil bare give DSB og alle de øvrige interessenter i det her nogle gode ord med på vejen.

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja, altså hvis man har lyst til at drømme, og hvis man har lyst til at være i godt humør i stedet for altid at analysere den her smudsige verden, så skal man bare se på indledningen til det her lovforslag, så kommer man i godt humør, og der står en række ting, som også Enhedslisten kan tilslutte sig: der skal være bedre komfort inden for trafikken; der skal være regularitet; der skal være reisetidsbesparelser; der skal være hyppigere afgang.

Der er faktisk ikke ét eneste sted i den her målsætning, hvor jeg ikke synes, jeg kan komme i svingninger. Det er godt nok. Og så tænker man, det er jo herligt, at der kan være så stor en opbakning omkring smukke mål.

Men hvis vi et øjeblik vender os bort fra dem, så siger man, at for at indfri disse mål, skal man foretage en liberalisering – gradvis konkurrence på jernbanenettet, omdannelse af DSB til en selvstændig virksomhed – og så går det alt sammen. Sådan! Man bruger undertiden ordet liberalisering, men skal vi så følge lidt med i tidens gang, bliver ordet modernisering.

Processen er velkendt. Indførelse af konkurrencedrift under offentlig styring, offentlige selskaber på aktier. Dernæst, set fra vores synspunkt, en uhørt risiko for privatisering. Og til sidst har vi den frie drift, markedsanarkiet, der altid er til fordel for nogle, ikke nogen tvivl om det, men til ulempe for andre, hvor helheden forsvinder, og hvor den samlede planlægning med henblik på et finmasket kollektivt trafiksystem forsvinder, eller – det skal siges – i bedste fald vanskeliggøres. Også jeg kan se, at man kan tage nogle modforholdsregler, men så er det på trods af liberaliseringen.

DSB Gods skal fungere som et kommercielt bæredygtigt selskab. O.k., stadig med et halmstrå, som vi, der er tilhængere af massiv godsudbygning, kan klamre os til, nemlig miljøtilskuddet. Der har vi den sidste vimpel, som vi så knytter alle vore fremtidshåb til.

Om det går så galt, afhænger naturligvis hele tiden af de modforanstaltninger, der foretages. F.eks. kunne man jo i princippet tænke sig, at miljøtilskuddet blev anvendt virkelig hensigtsmæssigt, men igen er man oppe mod nogle kræfter, som man selv har sluppet løs, og som vanskeliggør processen.

Jeg skal til sidst forholde mig til det forslag, der foreligger, statsvirksomheden DSB, som altså ifølge dette forslag overgår til et selvstændigt selskab. Hvilke problemer er der i det her?