

13) Første behandling af lovforslag nr. L 144:**Forslag til lov om DSB Busser A/S.**

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).

(Fremsat 18/1 95).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling**Søren Hansen (S):**

De tre lovforslag er et svar på de ændrede vilkår, som udviklingen stiller DSB over for.

Jeg er glad for, at det har været muligt at samle et bredt flertal her i Folketinget bag en løsning, som giver et godt svar på de ændrede vilkår, og som giver DSB bedre og nye muligheder for at løse den meget vigtige opgave, det er at give privatbilismen et kvalificeret modspil, en kvalificeret konkurrence.

Privatbilismen er jo nok i nogle situationer nødvendig, men på mange, mange områder bør den erstattes af den kollektive trafik. Det bør ske både af hensyn til miljøet, og ikke mindst fordi den kollektive trafik er langt mere sikker end den private.

Øget kollektiv trafik vil være en klar fordel for den del af privatbilismen, som er nødvendig, og vil være en stor gevinst for især byområderne, som nu lider under al for hård trafik og under alt for hårdt pres på parkeringsområdet.

De foreslåede ændringer stiller store krav til 4 grupperinger. Den første er os herinde. Folketinget skal nu lære at acceptere, at DSB får en bestyrelse, der reduceres fra 179 til 9. Jeg håber, at det kan medføre meget godt, og blandt dette meget godt også, at mængden af onsdags-spørgsmål, samrådsspørgsmål osv. vil blive mærkbart reduceret, når og hvis disse lovforslag vedtages.

Den næste gruppering, der stilles krav til, er de ni, der skal sidde i DSB's bestyrelse og sikre, at DSB bliver en veldrevet, moderne og konkurrencedygtig virksomhed, men også en virksomhed, der loyalt kan løse de krav og de forventninger, som samfundet stiller til DSB om betjening af hele landet, også de steder, hvor både folk og gods kun findes i relativt små mængder.

Jeg håber, at det ministeransvar, der stadig væk er tale om i forhold til DSB's jernbanedel, de instruktionsbeføjelser og den omstændighed, at jernbanestrækninger jo kun kan nedlægges ved lov, kan gå smukt hånd i hånd med den nye bestyrelses muligheder.

Den tredje gruppering, der stilles krav til, er ledelsen af de tre selskaber. Dem må vi stille det krav til, at de gør, hvad de kan for, at DSB bliver en fornøjelse, med en toggang, en busdrift og en færgedrift, der er præget af præcision – jeg siger det bare – sikkerhed, komfort og god service. En forudsætning er, at der skabes et ordentligt og godt samarbejdsklima mellem ledelse og medarbejdere. Det er også ledelsens ansvar.

Jeg vil føje én ting mere til, nemlig DSB's stolte traditioner som banebrydende på området design og arkitektur. Også disse opgaver hører efter min mening til blandt det, ledelsen skal sørge for at føre med sig i den nye struktur.

Den fjerde og sidste gruppe, der skal stilles krav til – på mange måder, når det kommer til stykket, den vigtigste gruppe – er medarbejderne i de tre virksomheder. De skal også yde deres til det nødvendige og gode samarbejdsklima. Korpsånden – en anden af DSB's stolte traditioner – skal medarbejderne se at få fat i igen for deres egen skyld, men også for kundernes og for at genskabe den almindelige respekt for DSB.

For at skabe forudsætningerne for et nyt og bedre DSB har vi i kredsen af regeringspartier sammen med V og K indgået et forlig om DSB for årene 1995 til 1998. Men jeg vil gerne føje til, at døren står helt åben for, at andre partier kan tilslutte sig disse forslag, og jeg har et særligt parti i tankerne i denne sammenhæng.

Forliget, som glædeligvis er blevet vel modtaget af de forskellige medarbejdergrupper, giver DSB langt bedre mulighed for at udvikle sig, for at følge med tiden, end man har haft tidligere. DSB får en ny ledelsesstruktur, der er penge til anlæg, drift, en styrkelse af togdriften i hovedstadsområdet, hvor presset er størst, og til den faste forbindelse. Alt sammen giver det bedre muligheder for at øge konkurrenceevne og indtjening.

Rederiet står over for store ændringer. Den skabes en række ændrede forudsætninger; den faste forbindelse er én af dem, det reducerede toldfrie salg en anden, og der kommer mere til. Det kunne føre til en opgivende attitude, men sådan har DSB og rederiet gudskelov ikke reageret. Tværtimod har man søgt at tænke nyt – og i sine situationer såmænd også fantasifuldt – i forhold til det at finde veje, der er andre end de traditionelle.

Den nye struktur giver rederiet bedre mulighed og ikke samme risiko for, at der kommer nogen og stikker en kæp i hjulet, når man har fået planer om at udvikle rederiet på nogle nye