

Men samtidig har vi også, synes vi selv, forsøgt at være realistiske og påpeget, at transportsektoren og hele det danske erhvervsliv ville være dårligt stillet, hvis vi ikke investerede i udbygningen af vores vejnet. Og her er god læsning og vejledning at hente i regeringens egen rapport Trafikplan 2005.

Det, som vi med anlægsaftalen har fået påbegyndt, er, at driftstilskuddene allerede fra 1995 vil falde fra 1,3 mia. kr. til 900 mio. kr. i 1998, altså en vigtig begyndelse til, at DSB's virksomhed ændres fra en stor underskudsgivende virksomhed til måske med tiden en overskudsgivende virksomhed, der må klare sig i konkurrencen med den private transportsektor.

Det er det, der ligger bag Venstres ønske om påbegyndende opdeling af DSB's forskelligartede virksomheder. Vi havde gerne set, at godssektionen var kommet med nu, men her har vi jo i forbindelse med rammeaftalen aftalt en hensigtserklæring, så det vil blot være et spørgsmål om tid, inden DSB's godssektion også her må forsøge at stå på egne ben.

Jeg tror, det er en rigtig beslutning, der er taget, at DSB får en bestyrelse med den nødvendige faglige og erhvervsmæssige kunnen, som skal samarbejde med DSB's ledelse. DSB har brug for og trænger til en sådan bestyrelse. DSB må stå for præcision. Der må genskabes respekt omkring DSB.

Jeg tror, at der vil være større muligheder herfor med ni bestyrelsesmedlemmer, som vi går ud fra vælges ud fra forretnings- og erhvervsmæssig baggrund og ikke blot ud fra politisk tilhørsforhold. En sådan bestyrelse tror vi er et større aktiv, sådan som hr. Søren Hansen også har været inde på, for DSB end 179 folketingsmedlemmer, der vel helt naturligt vil blande sig i både stort og småt. Sådan skal det vel også være. Hermed er der ikke givet DSB en blankocheck. DSB skal selvfølgelig fortsat tage såvel samfundsmæssige som geografiske hensyn; og hvis Folketinget stiller krav om ekstraordinære foranstaltninger, må vi være villige til at lade statskassen betale. Folketinget er altså ikke sat ud af funktion vedrørende DSB.

Venstre går også ud fra, at DSB's bestyrelse sammen med revisionen vil vogte over og holde sig til fair konkurrence. Og lad mig præcisere, at vi vil ikke acceptere krydssubsidieringer. Sker det, må vi forlange aftalen taget op til revision.

Vi håber også, at den private transportsektor vil tage DSB's strukturændring som en udfordring. Det, vi gennemfører her, er jo et skridt i

den retning, som den private transportsektor altid har talt for: En mulighed for i højere grad at kunne konkurrere uden om statskassen. Det er det, der er lagt op til, men den private sektor skal også gøre sig klart, at der er indbygget gensidighed i forslagene, nemlig øget konkurrence, som til syvende og sidst skal tjene borgernes interesser.

Derfor til sidst tak for et godt samarbejde omkring lovforslagene. Venstre vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet om de tre lovforslag.

Kaj Ikast (KF):

Nu er hr. Søren Hansen jo så pænt uden for talerstolens rækkevidde. Han siger, at jeg jo skulle have gennemført det, dengang jeg selv var minister. Jeg vil gøre hr. Søren Hansen opmærksom på, at det jo faktisk på daværende tidspunkt kun var Socialdemokratiet, der var imod, at der skulle være en bestyrelse.

Derfor synes jeg egentlig, det er dejligt, at vi med den minister, vi har i øjeblikket, kan viske tavlen ren og sige: Nu skal vi finde den bedste løsning for vores store virksomheder i dette land, vores store offentlige virksomheder. Og så har vi taget dem én efter én og har forsøgt at finde den bedste struktur, så de virkelig kan markere sig og løse de opgaver, som dette høje Ting ønsker, på bedste og billigste og mest effektive måde.

Det er for os alle sammen en stor forandring, vi vedtager i dag. Det ved vi godt. Men det er det også for DSB og de ansatte. Men vi gjorde det jo ikke, hvis ikke vi troede på, at det var det rigtige for fremtiden. Jeg mener, at det er så væsentligt i det fremtidige samfund, at vi har en jernbanedrift, der virkelig siger sparto til alt muligt andet, vi har kendt før.

Det er også et krav til DSB om at komme op på dupperne og leve op til de aftaler, vi har lavet af international karakter. Det er high speed train system, og det er samspillet mellem Centraleuropa og Skandinavien, hvor vi er den akse, der er den væsentlige – netop forbindelsen via Storebælt, via Øresundsforbindelsen til Norge, Sverige og Finland og i modsat retning til Centraleuropa.

Jeg er lykkelig for de aftaler, som DSB har fået lavet med Svenska Järnvägar og Deutsche Bundesbahn, og Deutsche Reichsbahn var for så vidt også med. Men for at det kan komme til at fungere optimalt, må organisationen i DSB også være tidssvarende. Og jeg vil sige til hr. ministeren, at vi her har set, at vi kunne finde frem til