

dem ned og siger, at for at fastholde balancen – en balance, som man i øvrigt ikke i sine øvrige politiske fremskrivninger ønsker sig – ja, så må man også sætte prisen på bilerne ned.

Så synker den socialdemokratiske ordfører så dybt, at han tillader sig at argumentere med, at det oven i købet er en miljømæssig besparelse, hvis man ser det sammenholdt med katamaranfærgerne. Jamen du milde kineser, det svarer jo til, at man argumenterer for, at først så tillader vi det værste svineri, og bagefter kalder vi det en forbedring, når vi så kører den anden vej rundt. Jamen det er jo helt hen i vejret.

Svend Heiselberg (V):

Det er selvfølgelig ærgerligt, at regeringens parlamentariske grundlag, SF og Enhedslisten, ikke synes, det er en god DSB-aftale, vi har lavet. Men nu drejer forespørgslen sig jo ikke om DSB-aftalen, men alligevel så giver forespørgslen jo god anledning til at få sagt, hvad ministeren jo også har benyttet sig af, at vi faktisk har anstrengt os ud fra det politisk mulige for at få DSB til at fremstå som et mere selvstændigt, operationsdygtigt foretagende, der i højere grad skal til at køre økonomisk ansvarligt. Det har efter vores mening været for let for DSB og for lidt inspirerende.

Hver gang de havde økonomiske problemer, så måtte statskassen punge ud med dækning af nye og større underskud. En arbejdsplads, hvor der ingen konkurrence er og for få udfordringer, bliver let en sovepude, der kun kan køre, hvis der fortsat pumpes skatte kroner i virksomheden.

Vi har måttet opleve, at selv om vi havde vedtaget en rammeaftale for 1995–1998, så havde DSB allerede meddelt, at der ville komme til at mangle i nærheden af 1 mia. kr. inden rammeaftalens udløb, hvis der ikke skete nogle ændringer. Det skyldes bl.a., at DSB ikke havde indset eller havde haft mod til at fravælge den underskudsgivende del af DSB Gods. Det er der nu taget højde for i den nye aftale. DSB skal i fremtiden så i højere grad indstille sig på konkurrencen.

Venstre vil som sagt ikke være med til fortsat at øge bevillinger til en hendøende virksomhed, derfor benyttede vi os også af chancen, da vi igen skulle forhandle en DSB-aftale her i oktober, til at stille krav om, at vi fik flest mulige aspekter med i en ny aftale, der pålagde DSB at acceptere konkurrence, udlicitering og privatisering, samt at vi lavede en aftale, der også fik

løst diskussionen om betalingen for at køre over Storebælt, både for tog og biler.

Vi fik samtidig aftalt, at DSB skulle anskaffe sig nyt materiel, sådan at DSB kan fremstå som en moderne og tidssvarende virksomhed, for vi er vel alle enige om, at vi ikke kan undvære den skinnebårne trafik, men vi må også erkende, at al trafik ikke kan foregå på skinner.

Det er nødvendigt, at vi satser ikke blot på skinner, men også på udbygning af vores veje. Vejtransport er og bliver efter min mening den mest effektive og konkurrencedygtige transportform, vi kender og kommer til at kende, men det er alligevel utroligt, at man ikke i Europa investerer mere i alle dele af infrastrukturen.

Aftalen, vi har lavet med regeringen, bidrager trods alt lidt til, at vi er på vej i den rigtige retning. En dansk tilslutning til det europæiske højhastighedstog vil være en afgørende forudsætning for at erobre nye markedsandele til jernbanerne.

Vi ser, at svenskerne er ved at etablere højhastighedsnet, såvel som at højhastighedsnettet bliver etableret syd for Danmark. Der er brug for, at vi hurtigst muligt knytter os til dette net og etablerer den manglende forbindelse mellem Sverige og Tyskland. Men vi har faktisk taget et stort skridt til, at den lever op til den nye tids udvikling.

Venstre kan som sagt ikke stemme for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

En flerårig aftale drejer sig selvfølgelig om fremtiden. Det siger sig selv.

Jeg vil godt spørge hr. Svend Heiselberg: Hvordan mener hr. Svend Heiselberg, at fremtiden for DSB Gods vil komme til at se ud med de prisnedsættelser, der er på f.eks. lastbiler? Jeg taler altså om fremtiden. Der må være en vurdering, der har ligget til grund, og er det sådan, at hvis DSB Gods ikke kan klare sig med den takstnedsættelse, der er på Storebælt, hvad agter man så at gøre? Vil man så give et tilskud eller noget andet, eller vil man bare lade DSB gå nenedom og hjem og lade lastbilerne overtage det hele?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne takke Venstres ordfører for i sin egenskab af regeringens parlamentariske grundlag rigtigt og klart at forklare, hvad det