

ningsmæssigt og mere kundeorienteret, hvis man skal klare den opgave, jeg startede med at sige lidt om.

Det hører også med i billedet her, at EU åbner for konkurrence mellem de store nationale jernbanevirksomheder, og at det drejer sig om at være med i udviklingen.

I lovforslaget forudsættes det, at godstrafikområdet pr. 1. januar 1999 overgår til kommerciel virksomhed, men med miljøtilskud og regionale tilskud, hvilket forhåbentlig kan betyde, at mere gods bliver flyttet fra vej til bane.

Passagertrafikken overgår pr. 1. januar til at blive udført på basis af kontrakter med en gradvis udbygning op til 15 pct. frem til udgangen af år 2003.

Jeg tror, disse elementer vil fremme en nødvendig nytænkning på jernbaneområdet.

S-togs-området er ikke berørt, og det er privatbanerne heller ikke, men her forudsættes det – og det vil jeg gerne sætte en streg under – at der forhandles med de berørte kommunale parter for at finde en fornuftig fremtid for privatbanerne.

Der oprettes et klagenævn, og det har vores støtte, for det bliver ikke nogen nem opgave at få løst den fremtidige jernbanedrift – det har det ikke været i fortiden, og det bliver det heller ikke i fremtiden – men vi tror, at der her ligger nogle fornuftige muligheder, og at der hermed gives jernbanen nogle nye chancer.

Det tempo, der er angivet her, og som jeg kan karakterisere ved at sige, at man skynder sig langsomt, tror jeg det er klogt at ministeren har valgt.

Lovforslaget har Socialdemokratiets støtte.

Svend Heiselberg (V):

Lovforslaget bygger dels på suppleringsaftalen om DSB fra 1996 og dels på rammeaftalen om 1995-1998.

I Venstre er vi gået ind i aftalen med det sigte at omdanne DSB og Banestyrelsen til moderne virksomheder, der gradvis kan klare sig i konkurrencen, både hvad angår service, kvalitet og pris.

Foreløbig har DSB ikke haft mange at sammenligne mulighederne med, hvad konkurrencen angår, men det bliver forhåbentlig bedre. Det er i det mindste det, der er meningen med Venstres engagement i lovforslaget.

I Venstre synes vi, det er vigtigt, at hele godssektoren kommer til at hvile på en kommerciel plan. Det er ikke Venstres mening, at

der skal gives mange hundrede millioner kroner i årlige statstilskud for at få fragtet gods, specielt ikke i en tid, hvor der er mange sultne private transportører.

Vi vil derfor arbejde for at få afviklet endnu flere af tilskuddene til godssektoren, og her tænker jeg bl.a. på den nyordning af regional- og miljøtilskuddene, som vi har aftalt.

Også på passagerområdet er der sket en nydannelse, idet der tilstræbes konkurrence med hensyn til passagerbefordring, foreløbig op til 15 pct. Og vises der interesse herfor, vil Venstre arbejde for at få forhøjet de 15 pct.

Vi venter os lige så meget af kontraktstyringen, for her er der mulighed for at få det politiske element ind i beslutningerne om, hvor meget trafik der ønskes i yderområderne. I Venstre ønsker vi, at yderområderne skal have en bedre betjening og service, end tilfældet er i dag.

Lovforslaget lægger jo i høj grad op til en bemyndigelseslov til ministeren, men ministeren skal vide, at vi vil vogte over ministerens administration af loven, så den er i overensstemmelse med aftalen.

Venstre kan støtte lovforslaget.

Kaj Ikast (KF):

Vi er jo inde i en serie af store forlig om jernbanernes fremtid: Vi startede i 1984 og gik videre i 1986, og nu kommer så tiden, hvor vi virkelig begynder at tage fat.

Når jeg ser på de miljømæssige, de samfundsøkonomiske, de trafikikkerhedsmæssige, de fremkommelighedsmæssige og de sociale hensyn, som var målene for dette lovforslag, vil jeg mene, at vi i forligspartierne har levet op til dem, således at vi giver jernbanen en virkelig chance for i fremtiden ikke blot at komme bedre med i spillet, end den har været tidligere, men også at kunne udnytte de store tilbud, der er til jernbanen – jeg tænker her på Storebæltsforbindelsen, som er blevet en succes, og som vedbliver med at være en succes, også efter at bildelen åbner den 14. juni næste år – men også med hensyn til omstillingen til den internationale konkurrence, som den vil være velegnet til, når Øresundsforbindelsen åbner i år 2000.

Det vil sige, at den modernisering, som jeg ser i dette lovforslag, har skaberne af dette forlig levet op til, og den kan vi støtte hundrede procent.

Hvis jeg så ser på fordelene og ulemperne ved udliciteringen, tror jeg, mange af de små