

mening skal skabe bedre muligheder for, at jernbanen kan stå sig langt, langt stærkere i konkurrencen med den transport, der foregår på landevejen. Vi går efter løsninger, der kan skabe endnu sikrere, endnu mindre forurenende og endnu mere elegante og effektive løsninger for jernbanetransporten.

Vi har set, hvad vi kan, når vi ellers tager os sammen. Den faste forbindelse har betydet et kvalitetsløft af dimensioner, og det har illustreret, at jernbanedriften har vist sig at kunne langt, langt mere, end mange havde troet.

Vi er inde i en god udvikling, og det er den udvikling, der skal fortsættes og skal styrkes, også når det gælder – det vil jeg gerne understrege her til sidst – den internationale del af jernbanedriften. Det bidrager forslaget til, og derfor har det vores støtte.

Svend Heiselberg (V):

Jeg tror, vi er kommet et skridt i den rigtige retning med omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed efter Post Danmark modellen. Det giver DSB større handlefrihed, men også et større ansvar.

For mig er det vigtigt, at DSB fremstår som en moderne virksomhed, der er i stand til at kunne løse opgaverne, give passagererne en god service og betjene alle egne i landet på en rimelig og tilfredsstillende måde. Det har vi ligesom taget hensyn til ved kontraktstyringen, som DSB jo også lægger stor vægt på. Vi har jo ellers afgivet en del af vores bestemmelsesret over DSB, når vi omdanner det til enten et aktieselskab eller en offentlig virksomhed, men vi får rent faktisk en politisk mulighed for at kunne blande os i, hvor vi vil have DSB til at køre i fremtiden. Det vil sige, at ogsåovre i f.eks. Vestjylland vil vi kunne påtvinge DSB at give folk derovre og andre steder en rimelig service, og det vil vi selvfølgelig benytte os af, når vi kommer så langt, at vi skal til at diskutere rammeaftaler osv.

Godstrafikken er jo en af de ting, vi har beskæftiget os en del med, og når vi i Venstre har været meget optaget af det, hænger det bl.a. sammen med, at vi synes, det er helt urimeligt at give store tilskud til transport af barnevogne og cykler og andet gods. Det er altså noget, som brugerne i det væsentlige selvfølgelig selv må betale.

Selvfølgelig må vi påregne, at DSB ikke i alle henseender vil kunne have rentabilitet i befragtning af gods, men vi har vist vores ven-

lighed ved at sige, at indtil udgangen af år 2002 kører man fortsat i godssektoren med tilskud, men derefter må man køre den som en kommerciel virksomhed.

Jeg har godt nok set, at ministeren og andre gør meget ud af – som et lille forsvar mod angreb, der kan komme fra visse sider – at sige, at nu kommer der noget, der hedder miljøtilskud, og man giver næsten udseende af, at det er noget, der skal erstatte det underskud, som skal afvikles efter år 2002. Jeg vil gerne sige, at det er ikke indeholdt i den aftale, vi har lavet, og det vil ikke være sådan, at man kommer til at erstatte underskuddet med et lignende miljøtilskud. Efterhånden er det jo blevet sådan, at bare man kalder noget for miljøtilskud, kan man få alting puttet ind i det, og det vil vi være meget opmærksomme på.

Så vil jeg også gerne sige, at i forbindelse med godsdriften har vi jo besluttet, at der skal være konkurrence fra den 1. januar 1999. Her vil jeg med det samme sige til Banestyrelsen og DSB, at vi vil være meget agtpågivende over for, at det helt klart skal være sådan, at hvis der efter den 1. januar 1999 er operatører, der vil benytte banen, skal de have mulighed for det, og der skal ikke være nogen, der spænder ben for dem. Det er en del af aftalen, og den skal selvfølgelig ikke kunne udsættes, fordi man ikke har gjort klar til at kunne modtage eventuelle andre operatører.

At DSB S-tog bliver omdannet til aktieselskab, mener vi også er en god ting. Det er også et punkt i de forhandlinger, der har stået på i længere tid, som nu bliver gennemført.

Jeg håber som sagt, vi får noget godt ud af det her, og jeg vil straks sige til private operatører, at fra januar 1999 er der mulighed for at gå ind i konkurrencen på banen. Og jeg håber, at de, der har talt så meget om, at der skal være konkurrence, og nu har fået mulighederne, også benytter sig af dem. Vi gider ikke høre på alle de råb, der kommer fra privat side, hvis det er sådan, at de ikke benytter sig af det.

Kaj Ikast (KF):

Vi er nu kommet så langt, at dette forlig, som jo er ret bredt lavet i dette Ting, skal udmøntes i lov. Jeg synes egentlig, at lovforslaget er tilpas hårdt og tilpas smidigt, således at ministeren stadig væk, jf. § 20, har det fulde tilsyn og ansvar over for dette hus. Og samtidig etablerer vi en selvstændig virksomhed, og vi lader DSB S-tog i forlængelse af debatten i går blive et