

så skal hedde Banedanmark, det kan vi da øve os i at sige, og vi lærer det vel nok efterhånden. Så hvis det bare var det, så kunne vi nok også overkomme det problem, men det der med, at man skal have et særligt kontor for udlicitering, er vi altså ikke tilhængere af.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg kan ikke dy mig for at stille et enkelt spørgsmål til hr. Keld Albrechtsen, men lad mig starte med at sige, at på ét punkt er hr. Keld Albrechtsen enig med både mig, og tror jeg, resten af Folketinget, nemlig at Banestyrelsen *ikke* skal sælges, at det er fornuftigt at bevare skinnerne på offentlige hænder.

Jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Keld Albrechtsen, for det er meget ofte, at vi har diskussionen med hr. Keld Albrechtsen om det med, om noget er godt, bare fordi det er offentligt, og noget er skidt, bare fordi det er privat, om Banestyrelsen er en offentlig institution, som hr. Keld Albrechtsen kan bruge i sin bevisførelse for, at hvis noget er offentligt, er det bare godt. Har Banestyrelsen ligesom været det fremmeste eksempel på effektivitet, ufejlbarlighed og fornuft i løbet af de sidste 10 år? Er det hr. Keld Albrechtsens opfattelse?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nej, der må jeg jo nok medgive hr. Martin Lidegaard, at det ville være at strække den lidt for langt.

Betina Hoffmann (KD):

Da Kristendemokraternes ordfører på området ikke kan være til stede, skal jeg på hendes vegne fremføre følgende:

Kl. 20.00

I dette forslag lægges der op til en navneændring af Banestyrelsen til Banedanmark og til en ændring af Banestyrelsens struktur og organisering.

Banedanmark vil entydigt fremover være på producentsiden i fremtidens jernbanesektor, idet myndighedsopgaver og politisk orienterede planlægningsopgaver vil blive overgivet til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger. Banedanmark skal altså være en ren produktionsvirksomhed i forhold til jernbanenettet.

Banedanmark skal fortsat være en statsvirksomhed, den skal have sin egen bestyrelse, og den skal fortsat være en del af den offentlige for-

valtning og underlagt de gældende regler for statsvirksomheder.

Kristendemokraterne er positivt indstillet over for forslaget.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne ønske formanden tillykke med sølvbrylluppet; det skal man aldrig glemme.

Tak for den meget positive modtagelse af dette forslag. Det er jeg glad for. Jeg synes også, hr. Poul Andersen rammer det ret præcist ved at sige, at det i virkeligheden er en konsekvens af de aftaler, der er indgået i løbet af 1990'erne. Det er jeg fuldstændig enig i.

Hr. Poul Andersen fremhæver – som flere andre – spørgsmålet om ministeransvar, og dér har hr. Poul Andersen fuldstændig ret; naturligvis er ansvaret ministerens i sidste ende. Sådan er det, sådan vil det altid være, og sådan *skal* det også være efter min mening.

Hr. Poul Andersen inddrager også spørgsmålet om antallet af bestyrelsesmedlemmer, og det er altså ikke en hellig ko for mig, men det er meget gennemtænkt, at vi har valgt seks. Jeg må sige til hr. Poul Andersen, at det også er ud fra mine egne tidligere erfaringer som bestyrelsesmedlem, for har man disse meget store bestyrelser, sker der uundgåeligt det, at man laver et forretningsudvalg, hvor stort set alle beslutningerne træffes. Det er faktisk derfor, jeg har forsøgt med seks, for så er det bestyrelsen, der hele tiden er i fokus. Det er simpelt hen en erfaring. Det er ikke hjerteblod for mig, men jeg tror, det er det bedste. Men lad nu udvalgsarbejdet prøve at belyse disse ting.

Hr. Martin Lidegaard siger, at det er en enorm udfordring, og det kan man rolig sige. Han henviser også til jernbaneaftalerne, og de bekræfter jo, hvor stort behovet er her. Hr. Martin Lidegaard er også inde på spørgsmålet om antallet af bestyrelsesmedlemmer, og jeg kunne så gentage det, jeg allerede lige har sagt.

Hr. Keld Albrechtsen er overrasket over, at jeg ikke vil sælge Banestyrelsen, men til det kan jeg sige, at det aldrig nogen sinde har været på tale, og det kommer det aldrig nogen sinde. Jeg synes dog, hr. Keld Albrechtsen skulle medgive, at med hensyn til at lave en direktion og en bestyrelse – begge dele på et højt professionelt niveau – er DSB da et meget godt eksempel på, at det er lykkedes. DSB er en meget, meget veldrevet virksomhed – det mener jeg de fleste anerkender – og det er sådan set dér, vi gerne vil hen med Banestyrelsen. Det er ikke for at sælge den,