

opgaver. For at tage højde for disse krav om uafhængighed og gennemsigtighed mellem opgavevaretagelsen på det trafikale område og myndighedsvaretagelsen på sikkerhedsområdet fik sikkerhedschefen kompetencen inden for visse områder af jernbanesikkerheden. Med delegationsbekendtgørelsen er der således taget højde for at sikre uafhængighed mellem drift og tilsyn.

I forbindelse med lovforslaget blev der endvidere lavet en aftale om at evaluere sammenlægningen af sikkerhedsmyndigheden med Trafikstyrelsen, og denne evaluering skal foretages allerede i 2007. Jeg er glad for, at Socialdemokratiet selv er med i denne aftale.

Jeg tror ikke, det kan komme bag på ret mange, at jeg hermed afviser det socialdemokratiske forslag.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så siger vi tak til ministeren. Der er ingen, der har bedt om spørgsmål, og derfor bliver det hr. Jacob Jensen som ordfører.

Jacob Jensen (V):

Socialdemokraternes ønske om styrkelse af jernbanenettet er noget, jeg tror vi alle kan være enige om. Jeg vil dog tillade mig at undres over, at ønsket fra Socialdemokratiets side ikke også har været omsat i praktisk politik ved de seneste års trafikaftaler, hvor der jo som bekendt er tilført adskillige milliarder til netop jernbaneområdet, men hvor Socialdemokratiet ikke har ønsket at tage et medansvar.

Forslaget her lægger sig tæt op af en rapport udarbejdet af bl.a. Dansk Jernbaneforbund, og jeg vil starte med at sige, at rapporten, som har inspireret forslagsstillerne, jo som bekendt udkom samme dag, som regeringen indgik en ny trafikaftale med Dansk Folkeparti og De Radikale, en aftale, som på mange måder går videre end det forslag, som her er fremsat.

Kl. 19.10

I Venstre er vi enige i, at Banedanmark skal effektiviseres, da den nuværende situation ikke er god nok. At omdanne Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed vil betyde en større frihedsgrad og mindre politisk kontrol.

Når man ser på Banedanmarks præstation, er det efter Venstres opfattelse ikke tidspunktet at mindske kontrollen og evalueringen af deres indsats, tværtimod. Samtidig er Banedanmark ved at opbygge et system, der kan virke som overordnet styringsparameter, hvilket også først

skal implementeres, før en løsere struktur eventuelt kan komme på tale.

Jeg kan endvidere henvise til Rigsrevisionens beretning om utilfredsstillende økonomisk styring og anbefaling af et intensiveret tilsyn med Banedanmark.

Vi mener derimod, at det vil få en langt større effekt, når Banedanmarks rådgivende bestyrelse, som det er aftalt i den nye trafikftale, primo 2006 vil blive omdannet fra en rådgivende bestyrelse til at være en ansvarshavende bestyrelse, hvor der bl.a. stilles krav til Banedanmark om, at de skal levere den ydelse, som opfylder operatørernes behov. Vi mener derfor heller ikke, det er hensigtsmæssigt, at Banedanmark skal beholde en entrepriseafdeling, som forslaget her lægger op til.

Som offentlig virksomhed er Banedanmarks entrepriseafdeling underlagt begrænsende regler om bl.a. partnerskab og underleverandører i forbindelse med bud på opgaver, som private aktører ikke er. Vi mener, det er vigtigt, at der skabes lige markedsmæssige vilkår mellem potentielle bydere, når offentlige opgaver skal sendes i udbud. Derved får vi den bedste kvalitet til den bedste pris. Ved at beholde entreprisedelen hos Banedanmark vil det ikke ske. Derfor støtter vi regeringens bestræbelser på at sælge Banedanmarks entreprisedel fra.

At gennemsnitsalderen for jernbanesporene er blevet for høj, er vi i Venstre helt enige i, og det skyldes, som ministeren lige har redegjort for, manglende investeringer igennem de sidste 30 år. Derfor har vi også prioriteret netop det punkt højt i finansloven for 2006, hvor der som følge af aftalen mellem regeringen, Dansk Folkeparti og De Radikale er afsat ekstra 200 mio. kr. til skinneopretning, altså 40 mio. kr. mere, end forslaget her lægger op til.

Forligspartierne er i øvrigt enige om, at der i 2007 er brug for yderligere ressourcer til jernbanenettet, men ønsker dog samtidig at vide, hvor indsatsen vil gøre mest gavn på længere sigt. Derfor er der afsat en bevilling på 20 mio. kr. til en tilbundsgående analyse af behovet for forbedringer, så vi sikrer, at vi får mest ud af ressourcerne til glæde for de togrejsende.

Der er således i trafikftalen ...

Jeg tror lige, vi afbryder et øjeblik.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg skal her udsætte mødet.