

Bemærkninger til forslaget

Den kollektive trafik står i dag over for de største udfordringer siden jernbanernes start. Dengang havde linieføringen vital betydning for landsdelene. Jernbanen betød vækst for et område.

I dag – mange år efter – investeres der i hele den industrialiserede verden i såvel infrastrukturtrafik som i international trafik.

Også i Danmark investeres der for fuld kraft i disse år. Således har vi investeret 35-40 mia. kr. i de faste forbindelser på Storebælt og Øresund. Hertil kommer så elektrificeringen af DSB-togbanenettet samt køb af IC3-tog m.v.

Med disse store samfundsinvesteringer i DSB og med kravene til DSB om bedre økonomi samtidig med kravene om flere kunder og bedre service opstår spørgsmålet, om DSB skal have større frihed til at indgå i forretnings- eller selskabslignende konstruktioner efter samme principper som den transportsektor, de skal kunne konkurrere med i fremtiden om transporten af passagerer og gods, for slet ikke at nævne den enorme konkurrence fra private og lastbiler, de allerede kæmper imod.

Det er SF's holdning, at så mange passagerer og så meget gods som muligt skal transporteres på togskiner. Derfor gik SF også ind for borede tunneler, da Folketinget diskuterede de faste forbindelser, og imod vejbroerne, som kun er til fordel for den forurenende bilisme.

Men den politiske styring af DSB har medført vanskeligheder for DSB.

De værste eksempler er nok inden for færgefarten. F.eks. blev DSB, på Folketingets foranledning, tvunget til at sælge deres mest moderne færger, »Peder Paars« og »Niels Klim«, og erstatte dem med discountfærgerne »Ask« og »Urd«, to færger, der charteres af et privat rederi (Blæsbjerg Marine) for otte år. Herefter står DSB tilbage uden færger og med tomme lommer, og Blæsbjerg Marine har scoret kassen på 80 mio. kr., penge, som DSB lige så godt kunne have tjent.

Ligeledes har DSB været nødt til at chartre bilfærger til Storebæltstrafikken, fordi der ikke var penge til indkøb af egne færger. Det skyldes bl.a., at den bor-

gerlige regering ikke har villet give DSB mulighed for på lige fod med deres konkurrenter at låne i Danmarks Skibskreditfond. Det har SF til hensigt at ændre på med dette forslag.

Det er endvidere SF's opfattelse, at DSB især på rederiområdet bør have frie hænder til at indgå i selskabslignende konstruktioner med private rederier, f.eks. med DIFKO, der besejler Sjællands Odde-Ebeltoft samt Grenå-Hundreded, eller med den såkaldte Kattegatbro på ruten Kalundborg-Juelsminde. På den måde vil DSB have mulighed for at tage konkurrencen op med vejdelene på de faste forbindelser på Storebælt og Øresund.

Der er for tiden forhandlinger i gang om DSB-færgeruter til de baltiske lande, men det ville unægtelig stille DSB noget stærkere i konkurrencen, hvis en lånefinansiering blev iværksat.

DSB er et af de statslige trafikselskaber i Europa, der i dag har mindst gæld, fordi nye investeringer bringes til veje over finansloven, men den fireårige aftale, der er indgået af en række partier i Folketinget, betyder, at DSB har fået en treårig rammeaftale for at sikre ro om bevillingsituationen. Således vil der kunne skabes mulighed for længere investeringsprogrammer uden at ændre de bevillingsmæssige vilkår for DSB.

Det er ikke SF's opfattelse, at DSB skal være selvfinansierende ved låneoptagelse til dækning af underskud på driften.

DSB er af staten/Folketinget pålagt en række trafikopgaver med baggrund i lov om DSB. Således skal der være togtrafik til de fleste dele af landet, uanset at kundebehovet er tyndt, og at driften derfor giver underskud. De forpligtelser skal naturligvis stadig opfyldes. SF ser hellere oprettelse af nye banestrækninger end nedlæggelser.

Også EF fremkommer med nye bestemmelser og forordninger vedrørende den kollektive trafik, som gør det vigtigt for DSB at kunne agere både hurtigt og mere selvstændigt.

På Jernbanerådets møde den 20. juni 1991 vedtog man EF's »Jernbanepakke«, også kaldet forordning