

Der er 16.000 mennesker i DSB Jernbanetransport, der gør et overordentlig hæderligt stykke arbejde hver eneste dag; der er en effektiv og venlig kundebehandling, og der er en administration, der bokser med at få en række store opgaver løst.

En af de største opgaver, som de fleste kunder lægger mest vægt på, er jo, om togene kommer og afgår til tiden. Dét må jeg konstatere, og det er jeg glad for at kunne sige, at dér har DSB i de senere år opnået ganske positive og forbedrede resultater. Det betyder, at det klima, vi har kunnet forhandle i, har været betydelig bedre, end det var for 2½ år siden, hvor vi så ganske svage resultater i form af DSB's regularitet. Så DSB er en god og for samfundet helt afgørende nødvendig virksomhed, og jeg er glad for at kunne sige, at DSB efter min opfattelse bestemt er på rette spor.

Jeg er også glad for at kunne sige i dag, at det, der udmønter sig af debatten her, jo er en politisk vilje, der ikke alene omsættes i ord, men også omsættes i handling, der giver øget støtte til DSB's modernisering og effektiviseringsbestrebelse, nemlig i form af nyt materiel for mange milliarder kroner og nye investeringer.

Til hr. Arne Melchior's spørgsmål om udbud vil jeg gerne knytte den kommentar, at det jo er således i dag, at DSB naturligvis udbyder massevis af opgaver. DSB udbyder anlægsopgaver, og DSB udbyder naturligvis også en række vedligeholdelsesopgaver. Det, der er intentionen i den politiske rammeaftale, er, at anlægsarbejder skal udbydes også i fremtiden, og det er tanken, at vedligeholdelsesopgaver i højere grad skal udbydes i lidt større omfang, end det er tilfældet i dag, og så er det som bekendt sådan, at DSB Gods' lastbilkørsel også er under udbud, og her bliver der mulighed for at konkurrere både for DSB Gods' egne lastbiler, men også i konkurrence med private vognmænd.

Spørgsmålet er så, om kørslen – operatørdelen eller billetsælgerdelen – kan udbydes. Det er der ingen planer om. Imidlertid er der vel alle mulige gode tegn på, at der kommer konkurrence i de kommende år på jernbanesiden, på transportørsiden. Vi kan allerede i dag se, at SI har planer. Der har også været nævnt andre jernbaneselskaber, og man har diskuteret, om Deutsche Bundesbahn skulle have planer om at køre togtrafik i Danmark. Hvis de måtte have ønsker om det, skal de være hjerteligt velkomne til at søge om muligheden for at køre på det danske jernbaneskinnet.

Imidlertid har vi stadig væk til gode at se den første ansøgning om at få lov fra et konkurrerende firma til at køre med passagerer. Vi har endnu ikke set nogen ansøgninger fra private firmaer. Jeg siger blot, at de skal være velkomne, hvis de ønsker at køre, men naturligvis er det meget vigtigt, at vi har nøje øje for: På hvilke betingelser skal der i givet fald køres, på hvilket serviceniveau, på hvilke afgangstider, på hvilket kvalitetsniveau skal en sådan kørsel i givet fald indrettes? Imidlertid må jeg sige, at til trods for at der generelt på EU-plan er ønsker om at åbne op for konkurrence, er ønsker om, at der skal åbnes op for flere operatører på jernbanenettet, vil der nok gå en rum tid, inden det er en realitet, som har stor betydning.

Så spørger hr. Arne Melchior til de mange forskellige signalsystemer, elsystemer, køreplansaftaler, skinnebredder, der er i Europa, om jeg ikke vil gøre det, som med et fint ord hedder interoperabilitet, til min hertesag. Dét kan jeg sige, at det bestemt er min hertesag. Jeg tror i og for sig, jeg kan sige, at det i alt fald er næsten alle transportministres hertesag. Imidlertid er det utrolig vanskeligt at komme igennem med, fordi det er så hulens dyrt at få samstemt disse pr. tradition og pr. historie meget forskelligt opbyggede jernbanesystemer.

Jeg vil gerne takke ordførerne for en saglig og velkvalificeret debat – nu skal jeg ikke give karakterer, i hvert fald var det en saglig debat. Jeg ser frem til, at vi kan komme igennem med nogle praktiske løsninger på de problemer, som den kollektive trafik har stået i i mange år. Og jeg ser meget frem til, at disse praktiske udmøntninger af den aftale, som vi har brugt megen tid på at diskutere i dag, nemlig lovforslagene, vil få tilslutning af en meget bred kreds af Folketingets partier.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg beder om, at man dæmper samtalerne lidt rundt omkring i salen; der er for meget støj.

Tommy Dinesen (SF):

Det har været en debat med mange korte bemærkninger, og derfor er der ikke mange, der ikke allerede har været inde i en diskussion af nogle af de ting, der er blevet sagt.

Jeg vil godt sige, at efter 15 år bliver jeg mere og mere forbausset, for jeg er ved at blive enig med hr. Arne Melchior, og det havde jeg ikke regnet med skulle blive endepunktet på det hele. Jeg synes, det var en god tale, hr. Arne