

jernbaneanrårder i Danmark vil få en renæssance ved, at vi udbyder dem i licitation, for mindre selskaber kan måske komme til at pleje disse områder bedre, end et stort jernbaneselskab, som skal tage hensyn til hele landets ve og vel, kan klare i dag. Derfor er vi optimistiske.

Vi er også optimistiske på godsområdet, med hensyn til at konkurrenceelementet bliver større, og dermed er der en betydelig bedre udvikling end den, vi har set i de forgangne år, som har været meget sørgelig. Jeg håber, at den nye ordning, vi laver med konkurrencen, gør, at der kommer mere gods over på jernbanerne, og således er med til at løse det problem. Vi kan ikke komme uden om, at trafikbehovene i dette land stiger og stiger for hvert år. Når vi ligger omkring de 3 pct. i gennemsnit i stigning, så skal det gå galt, hvis jernbanerne ikke begynder at tage mere fra på godsområdet, end de har gjort hidindtil. Og det nytter ikke noget, at vi begynder at tvinge dem, for jernbanerne kan simpelt hen ikke løfte mere, end de gør i øjeblikket.

Vi vil nu gå meget positivt ind i forhandlingerne om dette lovforslag og vil gerne være med til at føre det igennem. Vi vil også kontrollere ministeren og hele embedsapparatet meget nøje i den kommende firårsperiode, således at vi i år 2003 ikke nøjes med de 15 pct., men kører videre og ser på udliciteringen, når vi har fået de erfaringer, som vi skal have i de fire år, vi nu arbejder med. Dem vil vi udnytte i fremtiden.

Vi vil give loyal støtte til dette lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Det lovforslag, vi behandler her, og det følgende på dagsordenen vil få meget stor indflydelse på DSB's fremtid, og det er der selvfølgelig også andre lovforslag, som vi har behandlet inden for det sidste halve års tid, der har haft eller vil få. Man kan så med baggrund i lovforslaget spørge sig selv, om det er en god eller en dårlig fremtid, der ligger foran DSB.

Når man ser på den opdeling, der har været indtil nu, hvor Banestyrelsen er blevet én ting og trafikkselskaberne som sådan kører deres eget ræs, har det ikke været succeshistorier alt sammen. Det kan det selvfølgelig nå at blive på et senere tidspunkt, når det begynder at fungere, men det fungerer i hvert fald ikke optimalt for øjeblikket. Det er der ikke noget nyt i. Det tror jeg alle ordførere eller de få, der er til stede i salen, er klar over.

Det nye, der ligger i dette lovforslag, og som i hvert fald har været diskuteret i pressen, allerede inden forslaget har været til behandling, er udlicitering. For SF's vedkommende må jeg nok sige, at vi har valgt at se på udlicitering som en udfordring. Om det bliver godt eller dårligt, er selvfølgelig svært at sige, og om der er nogen, der vil byde, er lige så svært at sige.

Jeg har selv i den kommunale valgkamp været lidt inde på, hvorledes man kunne tænke sig, at udlicitering kunne finde sted på nogle af banerne, hvis man gik sammen med erhvervslivet, trafikkselskaberne, kommunerne i en bestemt egn, hvor en strækning bliver udliciteret, og det er svært at sige, om man kan få det til at hænge sammen.

Én ting synes jeg bl.a. er svært med hensyn til udlicitering, som ikke står i lovforslaget. Hvis vi f.eks. tog Nordvestbanen mellem København og Kalundborg og sagde, at vi ville udlicitere her, kunne man så sige, at man ville have stillet IC3-tog til rådighed, når man gav et bud på en udlicitering? Det tror jeg ikke man kan, for det er der ikke. Der er for øjeblikket ikke så mange IC3-tog eller andre moderne tog i overskud, som kunne gå ind. Og hvis der ikke er det, får man problemer, for hvis man får nye ejere, så får man de dér røde tog, som kører der til bevidstløshed, og som servicemæssigt ikke er i orden. Så man får altså bare nogle nye ejere, og nogle andre skal så have de udskældninger, som DSB får i dag. Skal der være udlicitering, må det være en del af det, at der er mulighed for at få noget ordentligt materiel.

Jeg ved ikke, om privatbanerne vil byde på nogle af strækningerne. Det kunne tænkes. Men det vil også være det materiel, der er der i forvejen, der skal køre. Om nogle af de store togfabrikker i Europa har overskydende togmateriel, f.eks. dobbeltdekkertog til passagerer eller andet, er ikke til at sige. Jeg har i hvert fald ikke kunnet opsnuse noget.

Med hensyn til godssektoren, hvor vi fra SF's side har haft store forhåbninger til den rullende landevej – altså at man var kommet til at køre med gods mellem Høje Taastrup og Taulov – ser vi jo, at det gør man ikke mere. Jeg tror, der er mulighed for, at andre vil gå ind her. F.eks. kunne forskellige vognmandsvirksomheder gå sammen og få deres gods fragtet på den strækning. Det er endda noget, de er interesseret i. Om andre vil gøre det, som man bl.a. har set det i USA – f.eks. A.P. Møller – er svært at sige.