

Jeg vil sige, at de 75 mio. kr., der er afsat som miljøtilskud til godssektoren, er alt for lidt. Med den prisnedsættelse for lastbiler, der er kommet på Storebælt, er der simpelt hen ikke nogen, der kan konkurrere med lastbilerne. Jeg tror ikke på, at der kommer mere gods over til DSB Gods, selv om jeg havde håbet det. Lastbilerne løber med det hele. Takstnedsættelsen på 30-50 pct. er så stor, at DSB Gods får svært ved det.

Lad mig slutte med at sige, at der har været optimisme på adskillige møder med de ansatte. Jeg tror, at mange af de DSB-ansatte håber på, at dette her er noget af det, der vil give et nyt signal om DSB. Vi vil selvfølgelig gerne være med til at give det håb til de ansatte, men jeg kan sige, at dette lovforslag vil kræve belysning af mange spørgsmål. Hvorledes er det gået i udlandet, hvor man har lavet det samme? Det vil vi gerne være med til at kigge på.

Vi er positive over for i hvert fald at få belyst alle de mange spørgsmål, der er i dette her, og så vil vi se på, om det nytter i sidste ende. Så forholdsvis positive, men ikke nogen endelig afklaring, før sagen er ordentligt belyst.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Der er vel næppe i DSB's historie sket så mange ændringer i organisationens liv, som der er sket inden for de sidste 3-4 år. Busserne og rederiet er udskilt fra modervirksomheden, hvis historiske formål var jernbanedrift, en revolutionerende ny transportform, der udviklede sig i sidste halvdel af forrige århundrede.

Nu er tiden så inde til ændringer i jernbanedriften foran det ny årtusind. Sådan som vi opfatter det, er der stor folkelig interesse for den kollektive trafik lige nu. Brugere – og det er til ære for dem, ændringerne sker – vil gerne køre i tog og kollektiv trafik i øvrigt, hvis den kollektive trafik kan tilbyde en ordentlig vare, dvs. fra dør til dør, nemt, hurtigt og komfortmæssigt i orden og konkurrencedygtigt med bilerne på prisen. Det er sådan, befolkningen gerne vil have det på passagersiden, og det er med de briller, vi i Det Radikale Venstre går ind i sagen om at forandre den gamle etat, så den kan omstille sig til det næste århundrede.

Det sker forsigtigt, når man ser på lovforslaget. Den passagertrafik, som det offentlige garanterer gennem økonomiske tilskud, overgår pr. 1. januar 1999 til at blive udført på basis af kontrakter mellem trafikministeren og DSB. Trafik, hedder det, udført som offentlig service. Af denne offentlige servicetrafik på kontrakt vil

en lille del frem til år 2003 kunne kontraktudbydes til andre, der ønsker at drive passagertrafik på de pågældende strækninger. Det kan så afsløres, hvem der vil byde, og hvor stor interessen for at byde er, og det bliver ganske spændende at se.

Inden jeg tager fat på godstrafikken, som jo også får konkurrence fra andre, vil jeg lige minde om, at Finansudvalget for nylig har bevilget 13 nye godslokomotiver, så DSB omkring år 2000 kan komme i omdrejninger med andre godstransportører, og jeg tænker her på f.eks. de svenske og de tyske jernbaner, som jo også får lejlighed til at køre på danske skinner. Og så kan vi i øvrigt undgå, at godstogene går i stå i Storebæltstunnelen, hvilket er en fordel for alle.

Godstrafikken får mulighed for et miljø- og investeringstilskud. Det er vi tilfredse med. Godstrafikken skal ligesom den øvrige skinnetrafik betale en afgift til Banestyrelsen for at køre på skinnerne, som er overdraget til Banestyrelsen. Trafikministeren og Banestyrelsen i forening skal fastsætte taksterne, og et uafhængigt nævn, Jernbaneklagenævnet, skal påse, at parterne ikke diskriminerer nogen i denne sammenhæng. Klagenævnet bliver sådan en slags pendant til Konkurrencerådet.

Lovforslaget åbner mulighed for, at DSB udlejer sit materiel til andre, der opfylder lovforslagets betingelser for at kontraktkøre eller udbudskøre på skinnenettet.

Man skal se det hele i sammenhæng med den lovgivning om DSB som selvstændig offentlig virksomhed, som ingen af os endnu har set. Vi har til gengæld fået et tilsagn fra ministeren om, at de to lovgivninger bliver behandlet i en sammenhæng. Det vil sige, at dette lovforslag får en grundig gang gennem Trafikudvalget og antagelig først vedtages sammen med det andet lovforslag hen mod sommeren. Det er en rigtig procedure.

Endelig vil jeg endnu en gang slå et slag for privatbanerne. Vi er med på, at der skal ses på privatbanernes fremtid, men specielt ved vi, at de savner både materiel og udstyr for næsten 1 mia. kr. Derfor er vi på nuværende tidspunkt meget tilfredse med, at amterne har sagt nej til at få privatbanerne lagt ud. Det er jo mere eller mindre det, der står i lovtæksten at de skal. Det må vi se på, når deres forhold er ordnet.

Til allersidst en meget vigtig ting. Lovforslaget rummer et hav af bemyndigelser, men ministeren har givet tilsagn om, at disse bemyndi-