

### Regulering af DSB er nødvendig

Transportrådets bestyrelsesformand, *Hans Zeuthen*, finder det afgørende, at de mange myndigheder til trafikministeren, som lovforslaget indeholder, snarest bliver til rammer, der ikke hyppigt ændres.

Transportrådets souschef, *Susanne Krawack*, siger, at ministeriet ikke kommer uden om en regulering. Hver gang en organisation bliver delt op, opstår der koordineringsproblemer. Det er næsten umuligt at undgå, med mindre man simpelthen bestemmer, at Banestyrelsen laver skinnerne og definerer kørselsens omfang, altså laver køreplanen, og sætter rammerne for, hvilket materiel der må være hvor.

Vil man have konkurrerende operatører, er man nødt til at sige, at så kan det i hvert fald ikke ligge hos DSB. Så skal alt det, der har med myndighed at gøre, enten ligge et nyt sted eller i Banestyrelsen.

»Et nyt sted« kunne være et udbudsselskab efter britisk model. En sådan særskilt styrelse har Trafikministeriet leget med tanken om. Men ministeriet endte med at mene, at det ville blive for kompliceret. »Man skal også passe på, hvor mange svampe man bør lade skyde op ved DSB's fod«, som en kilde poetisk udtrykker det.

Hovedrollen kan altså blive Banestyrelsens. Og sådan ser styrelsens direktør, *Erik Elsborg*, det:

– I og med at sporene åbnes for andre end DSB, får vi rollen som koordinator af de forskellige operatørers ageren på banenettet. Ifølge den tidligere vedtagne lov om Banestyrelsen er det os, der står for driften af jernbanerne, for udbygningen, for at styre trafikken og tildele køreretigheder til de enkelte operatører, herunder DSB. Det er også vores opgave at opkræve en passende betaling for at benytte jernbanen, og vi skal oprette kontrakter med hver enkelt operatør. Kontrakter, der fastlægger, på hvilke vilkår operatøren kan køre på banen, hvad det skal koste, og hvordan vi kan straffe hinanden, hvis vi ikke overholder de grundkrav, vi stiller op over for hinanden. Det svarer helt til, når Københavns Lufthavn sælger start- og landingstilladelser til flyselskaber, siger Elsborg.

Men derudover føler han sig også forpligtet til »at stille koordinerende krav til materieltyper«:

– Vi bliver nødt til at normere, hvilken type rullende materiel der må køre på banen, så man

ikke ødelægger tingene for hinanden, og så man får en total samfundsøkonomisk fornuft ud af det.

### Banestyrelsen sætter dagsordenen

Problemet med at flytte den hidtidige kompetence fra DSB til Banestyrelsen er, at megen ekspertise i dag stadig befinder sig i DSB. Flyttes den, bliver DSB, der plejer at være »de fine« og »fungere som et parti i Folketinget«, meget lille.

– Da DSB og Banestyrelsen blev delt, tror jeg, mange mente, at dagsordenen fortsat ville blive sat af DSB, og at Banestyrelsen bare skulle stå for infrastrukturen. Langsomt begynder det at gå op for DSB-folk, at det er omvendt, siger Susanne Krawack.

Den operatørrolle, som DSB nu er tiltænkt, passer ifølge flere kilder dårligt med DSB's håndfaste udmeldinger for nylig om »gode tog til alle«. Det svarer til, hvis Combis, der er bus-entreprenør for HT København, kundgjorde, at de nu ville sætte dobbelt så mange busser ind på linje 13, og at de ville koste en million kroner stykket.

Alligevel tog trafikminister *Bjørn Westh*, som Børge Munk Ebbesen, udtrykker det, venligt mod ønskesedlen om blandt andet 143 nye IC3- og IR4-tog til i alt seks-syv milliarder kroner, som DSB's direktør, *Henrik Hassenkam*, for nylig offentliggjorde.

Selv om Trafikministeriets embedsmænd blev »lettere pikeret« over udspillet, der ikke engang var handlet af med DSB's bestyrelse, er holdningen nuanceret. For på den ene side kan DSB's melding let tolkes som værende politisk, på den anden skal DSB have mulighed for at forny sit materiel.

Taksterne er et illustrativt eksempel på et fravær af regler for det nye DSB. Trafikministeriet formoder, at det vil udvikle sig sådan, at operatørerne forsøger at lave et køreplansforslag, som på de pågældende strækninger vil leve op til deres drømme om at profitmaksimere på samværet med kunderne.

På de udbudte trafikkontrakter vil der være en rummelig takstfasættelse, inden for hvilken den enkelte operatør får en betydelig frihed.

En udbudt strækning kan f.eks. være Odense-Svendborg, hvor kunden, Trafikministeriet, bestiller en transport så og så mange gange i døgnet.