

Den næste sag på dagsordenen var:

19) Første behandling af lovforslag nr. L 27: Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 26/3 98).

Sammen med denne sag foretoges:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 28: Forslag til lov om ændring af lov om Bane-styrelsen m.v. (Politibestemmelser m.v.). Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 26/3 98).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Jernbanedriften står over for en spændende fremtid, for der er et voksende behov for et transportsystem, der hurtigt, sikkert og effektivt og med lave miljøomkostninger kan transportere gods og passagerer, og den transport bør jernbanen have en langt større markedsandel af, end tilfældet er nu.

Vi tror på, at disse lovforslag kan være medvirkende til at skubbe udviklingen i den rigtige retning.

Derudover er jernbanen et afgørende element i det kollektive trafiksystem, som er en forudsætning for mange unges, ældres og handicappedes mobilitet. Men der er brug for fortsat at forbedre tilbudet og gøre dette tilbud mere kundenvenligt med bedre rejsetider og bedre køreplaner, med regularitet og komfort og med direkte forbindelser.

Der skal tænkes forretningsmæssigt, men først og fremmest kundenvenligt, for uden kunder ingen forretning og uden tilfredse kunder ingen god forretning.

Med til alt dette hører, at EU åbner for konkurrence mellem jernbanevirksomheder. Så det gælder om også at være med i den udvikling.

Godstrafikken forudsættes drevet på fuldt kommercielle vilkår i fremtiden – med den virkning, at der fra 1. januar 1999 åbnes for andre godsoperatører end DSB på skinnerne. Og der ydes miljøtilskud og regionale tilskud, som forhåbentlig vil øge mængden af gods, som fragtes på bane, altså en flytning fra vej til bane.

Passagertrafikken, som udføres som en offentlig service, overgår til at blive udført på

basis af kontrakter med op til 15 pct. frem til udgangen af år 2003.

Kontraktstyring er vigtig for gennemskuelligheden, for økonomien og for servicen, som den ønskes politisk, og det er vigtigt for os i Socialdemokratiet.

Andre jernbanevirksomheder kan derved deltage i tilbudsgivningen, og vi kan få afprøvet, hvem der er bedst og billigst, og hvem der kan løse opgaven bedst til gavn for kunderne.

Ifølge lovforslaget skal der ligeledes nedsættes et uafhængigt jernbaneklagenævn, som bemyndiges til at afgøre klager vedrørende diskrimination i forbindelse med tildeling af tilladelser og fordeling af infrastrukturel kapacitet og kontrakter.

Lovforslag nr. L 28, som er en konsekvens af L 27, omhandler de politibestemmelser, som naturligvis skal med. Og Socialdemokratiet finder det helt naturligt, at de sikkerhedsbestemmelser, der var i den gamle lov vedrørende færdsel i forbindelse med Planstyrelsens arealer, overflyttes til den nye lovgivning. Det handler blandt andet, som et enkelt eksempel, om færdsel med dyr over banearealer og om, at man skal sørge for at lukke led og bomme.

Lovforslagene har Socialdemokratiets fulde støtte.

Kristian Jensen (V):

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, ikke kan være til stede, skal jeg på partiets vegne fremsætte vores holdninger til lovforslagene.

Lovforslag nr. L 27 er, om jeg så må sige, et banebrydende lovforslag. I hvert fald er det et betydeligt skridt i forbindelse med liberaliseringen af DSB, som Venstre hilser velkommen. Det er jo en genfremsættelse og ligger i forlængelse af den tidligere indgåede aftale mellem regeringen og bl.a. Venstre, og derfor har vi haft debatten før; men jeg vil alligevel gerne fremdrage et par ting i forbindelse med forslaget.

Som vi ser det, er forslaget et vigtigt led i arbejdet med moderniseringen af DSB, hvor vi gerne skulle ende med en moderne, effektiv og konkurrencedygtig virksomhed, når det angår service, kvalitet og pris. Gennem konkurrence kan vi få afprøvet, hvilken kvalitet vi faktisk har i vores togtransport og derigennem sikkert opnå højere kvalitet eller lavere pris.

Venstre finder det vigtigt, at konkurrencen på godstransporten sker på kommerciel basis og vil derfor arbejde for at få endnu flere støtteordninger til godssektoren fjernet. Ligeledes