

jernbanefaglige ressourcer sættes ind til størst mulig gavn for de danske togpassagerer. Jeg lægger vægt på, at vi arbejder os frem til en fornuftig balance mellem de forskellige hensyn.

DSB overgik i 1999 fra at være en statsvirksomhed til at være en selvstændig offentlig virksomhed, og det kan være naturligt at overveje, om DSB på et tidspunkt bør omdannes til et aktieselskab. Såfremt man vil gå videre med en egentlig adskillelse fra staten, kræver det nøje overvejelser om, hvordan de vigtige dele af jernbanens produktionsapparat, der i dag ejes af DSB, skal håndteres fremover. Det gælder i første række tog og stationer, og det gælder også en række arealer, som DSB ejer i dag. Her er der behov for at tænke langsigtet. Vi skal sikre de nødvendige arealer til trafik anlæg til fremtidens betjening af både passagerer og gods.

Salg af DSB kan blive en mulighed, men næppe på kort sigt. Togdrift er kompliceret, og DSB's ansatte har en værdifuld jernbanefaglig viden og kunnen. Hertil kommer hensynet til det betydelige antal tjenestemænd i DSB. Her og nu bør fokus derfor rettes mod at sikre, at DSB bliver en stadig mere veldrevet og effektiv virksomhed.

Kl. 13.10

Jeg tror, at udbud af togdrift i Danmark er kommet for at blive. I første omgang bør fokus rettes imod regionaltrafikken. Her skal vi lære af de praktiske erfaringer med den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland, inden vi går videre med næste udbudsrunde. Samtidig skal der være god tid til forberedelsen. De næste udbud af regionaltrafik vil derfor tidligst få virkning fra år 2005 eller år 2006.

Udviklingen af trafikken på hovedstrækningerne ligger længere ude i fremtiden. Der er tale om et kompliceret system, som udgør ryggraden i den landsdækkende kollektive trafik.

I første omgang lægger regeringen derfor op til at konkurrenceudsætte landsdelstrafikken med tog gennem en åbning for fjernbusser.

Det er velkendt, at der i udlandet findes dårlige eksempler på større markedsorientering af jernbanesektoren. Derfor skal vi være bevidste om styrkerne ved det, man kunne kalde den danske model. Grundlaget for den danske model er en offentligt ejet infrastruktur og et landsdækkende takstsystem for tog.

Det landsdækkende takstsystem for tog er koblet til den kommunale og amtskommunale kollektive trafik via bus/tog-samarbejdet. Desuden er togoperatørerne på det statslige net forpligtet til at virke for et sammenhængende kol-

lektivt trafiksystem med koordination mellem tog og bus.

Regeringen vil lægge vægt på fortsat at arbejde med udviklingen af den danske model. Hermed skaber vi nemlig grundlaget for forsvarlige udbud af togtrafik, hvor vi løfter kvalitet og effektivitet op uden at sætte sammenhængen i jernbanesystemet over styr.

I det netop gennemførte udbud i Midt- og Vestjylland har vi en højere kvalitet, når MR-togene bliver afløst af nye miljø- og handicapvenlige og hurtigere tog. Samtidig kan Arriva afvikle trafikken billigere med nyt materiale, end DSB har gjort med ældre tog. Desuden giver udbuddet mulighed for i de kommende 8 år at indhøste erfaringer med forbedring af togbetjeningen i yderområderne, i Thy, langs med Vestkysten og i det sydvestlige hjørne af Sønderjylland.

I et lidt større perspektiv er der næppe tvivl om, at konkurrencen med andre jernbanevirksomheder har tilskyndet DSB til at gøre sin drift mere effektiv. I det perspektiv skal den statslige gevinst ved udbud af togtrafik måles i milliarder. Fordelene ved udbud af togtrafik er derfor ikke til at komme uden om.

Samtidig betyder den større markedsorientering af jernbanesektoren en større fleksibilitet. Det gør det lettere at tilpasse trafikken til kundernes behov. Et godt eksempel er det marked, der er opstået for udlejning af jernbanemateriel. Her kan DSB eksempelvis leje moderne og allerede gennemtestede dobbeltdekkervogne til indsættelse i den sjællandske regionaltrafik i en kortere overgangsperiode frem for at købe vognene og være bundet til dem i 20-25 år.

Ved udbuddet i Midt- og Vestjylland gjorde DSB sin første erfaring med deltagelse i udbud af togtrafik. DSB vandt ikke i denne omgang, men DSB afgav et tilbud med mange gode takter. DSB skal derfor se fremad og bruge de kommende år på at ruste sig bedst muligt på kommende udbud, for som jeg sagde før: Udbud af togtrafik er efter min bedste overbevisning kommet for at blive.

Spørgerne har endelig anmodet mig om at oplyse om regeringens holdning til EU-forslag om yderligere udlicitering af jernbanedriften. Jeg må for en god ordens skyld starte med at understrege, at det netop gennemførte udbud af togtrafik ikke blev besluttet på baggrund af EU-retslige eller andre internationale forpligtelser.

EU-retten, som den ser ud i dag, forpligter ikke Danmark til at udbyde jernbanedriften. Det