

Det er også baggrunden for, at vi ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, der er fremsat af Enhedslisten i dag. Intentionerne er rigtige, også i forhold til det med Svendborg, som vi er meget enige om, hvor vi kunne gå hen og lave den konkrete beskrivelse.

Men når vi er ved Arriva, så er der ligesom noget, der tyder på, hr. minister, at vi måske skal være lidt opmærksomme på, hvad der sker. Jeg er vidende om, at der skal være et møde med pendlerne i Århus på søndag, og jeg tror, at man fra ministeriets side alvorligt skal overveje at følge med på linjen her. Jeg vil også gerne have ministerens kommentar til, om man går med til det møde for netop fra starten af at se, om der skulle være nogle problemstillinger, om Arriva er i gang med at tilrettelægge noget andet end det, vi har skrevet kontrakt med dem om. Det er i hvert fald noget, vi fra Socialdemokratiets side vil følge meget opmærksomt.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne takke hr. Poul Andersen for den meget klare tilkendegivelse af, at Socialdemokratiet ikke ønsker en privatisering af DSB. Det synes jeg er et godt signal, i hvert fald noget, som vil være med til at gøre samarbejdet mellem Enhedslisten og Socialdemokratiet endnu bedre på jernbaneområdet, end det faktisk allerede har været tilfældet.

Med hensyn til Arriva og den sag, som hr. Poul Andersen også var inde på, er jeg glad for de bemærkninger omkring, hvordan man netop gennem de erfaringer, DSB har med brugerråd, virkelig kan løfte jernbanedriften, som vi har set eksempler på. Der er det min meget store bekymring, at det kan blive meget vanskeligt i forhold til Arriva. Derfor synes jeg også, at det er en meget god opfordring, der kommer til ministeren, om at gå ind i en dialog med pendlerne.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Ja, for det er netop her, hr. Keld Albrechtsen og vi er meget enige. DSB og modellen, som vi lavede omkring Odense-Svendborg, er utrolig god og effektiv, og derfor skulle vi gerne have videreført de holdninger og intentioner også med en anden aktør, der er kommet ind, nemlig Arriva.

Kl. 13.55

Derfor er det også vigtigt for os i Socialdemokratiet, at vi får fulgt op på det her. Hvis der allerede nu, som det er blevet tilkendegivet fra

pendlerne side, skulle være problemer, er det utrolig vigtigt at få det her løst så hurtigt som muligt. Så når det går i gang deroppe, skulle det helst være problemfrit, for vi har også været meget opmærksomme på Arrivas ageren i andre lande, og derfor følger vi det her meget nøje.

Derfor vil jeg gerne gentage, at vi ikke er med til udbud, før vi får analyseret bedre på det, der foregår med Arriva. Det er ikke noget, der står lige for døren, og derfor har vi også været meget opmærksomme på, hvad ministeren har meldt, at det bliver tidligst i 2005, 2006. Vi ser gerne, at vi vurderer hele forløbet, men lad os vende tilbage til det.

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

DSB blev pr. 1. januar 1999 etableret som en selvstændig virksomhed ejet af staten og på aktieselskabslignende vilkår og med egen bestyrelse. DSB's rolle var at levere den trafik, det offentlige ønskede på jernbanenettet mod betaling, såvel passagertrafik som godstransport.

Godstransporten er senere frasolgt, således at DSB i dag udelukkende beskæftiger sig med passagertrafik gennem DSB og det helejede DSB S-tog.

DSB har daglig gennem de seneste år effektiviseret virksomheden dygtigt og forbedret de økonomiske resultater i forhold til budgetterne. Medarbejderstaben er over perioden reduceret fra ca. 10.500 til 8.000 medarbejdere, og heraf udgjorde DSB Gods ca. 700.

DSB har gennem de senere år tiltrukket flere passagerer, og det skyldes ikke mindst effekten af broforbindelserne, der har været en succes på såvel hovednettet som forbindelsen til Sverige, ligesom befolkningen generelt efterspørger mere transport.

Til at trimme DSB til fremtiden er der afsat store beløb til indkøb af nye togsæt, nye S-tog, Øresundstog og IC4-tog.

Udfordringerne i fremtiden er store, ikke mindst med en eventuel yderligere liberalisering af togtrafikken i EU, en liberalisering vi i Dansk Folkeparti har det udmærket med. Og på det seneste har vi jo kunnet læse, at DSB byder på trafik i Tyskland, Sverige og Norge.

På sigt vil vi se DSB som operatør i såvel Danmark som i udlandet. Derfor er det vigtigt, at DSB fortsat udvikler sig og trimmer sig til et selvstændigt selskab, herunder får løst proble-