

Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 11:

Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel fra Ingeniøren nr. 11 »Trekantsdrama om DSB's opgaver«, herunder oplyse, om ministeren vil sikre, at ansvaret er tydeligt placeret hos ministeren.

Trekantsdrama om DSB's opgaver

Ansvar for togdriften flyder, mens Trafikministeriet, Banestyrelsen og DSB kæmper om magten

Af Birgitte Marfelt

I stedet for skulder ved skulder at slås for bedre tog til passagererne er DSB, Banestyrelsen og Trafikministeriet havnet i en regulær hadtrekant. De tre parter kæmper nu om retten til at bestemme hvor, hvordan, hvor ofte og hvilke tog landets borgere skal betjenes af.

Banestyrelsen ønsker at få flere operatører på sine skinner. Men DSB vil slås for at vinde alle kontrakter.

Baggrunden for balladen er, at et forslag til en ny jernbanelov ikke har fastlagt rollerne. Spørgsmålet om, hvem der skal udbyde kørselskontrakterne flyder, og det er uklart, hvem der får ansvaret for køreplanerne. Banestyrelsen går efter at styre de centrale dele af jernbanetrafikken:

– DSB's tidligere roller bliver delt ud på Trafikministeriets departement, Banestyrelsen og i et vist omfang Jernbanetilsynet, og sektoransvaret overgår fra DSB til Banestyrelsen. »At the end of the day« skal der forhandles med operatørerne, for at få det hele til at gå op. Den koordineringsrolle ligger hos os. Det bliver en vanskelig opgave, for der vil utvivlsomt være interessemodsigelser mellem de forskellige operatører, siger Banestyrelsens direktør, *Erik Elsborg*.

Omvendt holder DSB fast. DSB's bestyrelsesformand, *Børge Munk Ebbesen*, siger:

– Vi har nogle ønsker, dels til materiellet, dels til at der sker en fortsat stærk forbedring af infrastrukturen. Det kan være strækningen København-Ringsted, eller det kan være elektrificering. De infrastrukturønsker må vi give det politiske system, der må bestemme sammen med Banestyrelsen.

Men sådan ser Banestyrelsen ikke på den fremtidige organisering af banedriften:

– DSB bliver en transportvirksomhed med streg under virksomhed. Den skal vi have et professionelt køber-sælger-samarbejde med. Et samarbejde, der ikke adskiller sig fra det, vi skal have med andre og mindre operatører, siger Erik Elsborg.

Det var et led i dette spil, da Banestyrelsen i januar sendte et oplæg om fremtidens baner i offentlig høring – hvorefter DSB kom ud med en anden plan – om bedre tog til alle. Ikke mange dage efter kom udspillet fra magtdramaets tredje part: Trafikministeren gik ud og aflyste lidt østjysk baneudretning, der skal kompenseres med kurvestyrede tog. Det var et udtryk for ønsket om, fra centralt hold at vise, hvem der bestemmer. For magten ligger i den nye lov hos Trafikministeriet.

Lovens vigtigste paragraffer

Forslag til »Lov om Jernbanevirksomhed m.v.«, populært »Jernbaneloven«, faldt væk med udskrivning af Folketingsvalget, men bliver sandsynligvis genfremsat med samme ordlyd. Bag den ligger nemlig et politisk forlig.

Når Jernbaneloven er klar, skal DSB omdannes til selvstændig offentlig virksomhed. Begge dele skal fungere fra 1. januar 1999. Loven om DSB og Banestyrelsens adskillelse er allerede vedtaget med virkning fra januar 1997.

Jernbaneloven siger, at al godstrafik fra 1. januar 1999 drives på kommercielle vilkår. DSB