

Talepapir til åbent samråd i TRU den 7. oktober 2010 vedrørende jernbanestrategien

Spørgsmål AO: Ministeren bedes redegøre nærmere for indholdet af den aftale om strategien for DSB, som ministeren har indgået med DSB's bestyrelsesformand den 24. september, jf. pressemeddelelsen omdelt som TRU alm. del - bilag 484. Ministeren bedes i den forbindelse forklare udvalget, om regeringens politik er, at DSB skal privatiseres eller ej.

Svar: Regeringens målsætning er, at vi skal have vækst i den kollektive trafik. Vi er kommet et væsentligt skridt nærmere målet med de infrastrukturinvesteringer, der er besluttet i "En grøn Transportpolitik".

Men både DSB og jeg ønsker at konkretisere målet endnu mere, og jeg har derfor drøftet en række målsætninger for udviklingen af DSB med formanden for DSB's bestyrelse. Målet er, at vi skal få danskerne til at



køre dobbelt så meget i tog i 2030. Med de infrastrukturinvesteringer, vi har besluttet, vil det kunne lade sig gøre.

Men det kræver først og fremmest, at der arbejdes for flere og mere tilfredse togpassagerer i dagligdagen. Det er nødvendigt at togene kører til tiden, og at man kan regne med dem. Service og betjening skal gøres bedre, så togtrafikken bliver mere attraktiv for flere brugere.

For at vi kan nå det ambitiøse mål om at få danskerne til at køre dobbelt så meget i tog i 2030, igangsætter vi allerede nu en række konkrete initiativer med virkning fra 2012 og 2015. I 2012 er det målet, at kontrakten med DSB skal deles



op i flere delkontrakter, så det bliver mere gennemskueligt, hvad det koster at drive de enkelte dele af togtrafikken, og så vi kan sætte specifikke mål for udvikling af de enkelte områder.

Dette skal føre til, at vi i 2015 får en helt ny forhandlet kontrakt mellem staten og DSB.

Den trafik, som kan drives lønsomt, skal drives forretningsmæssigt, så kundernes behov kommer i fokus. Fjerntrafikken tænkes derfor i nær fremtid at skulle drives som en forretning uden kontraktbetaling fra staten.

Det er et ambitiøst, men realistisk mål. Hvis DSB strammer sig an og gør en ekstra indsats for at få flere kunder og



samtidig er opmærksomme på produktionsomkostningerne, kan fjerntrafikken drives uden tilskud.

Det betyder, at det i højere grad bliver kundernes behov, der bliver afgørende for, hvordan togene kører. Når DSB gøres helt afhængig af indtægterne fra passagererne, får vi i højere grad et produkt, som er målrettet brugernes behov.

Der skal i øvrigt opstilles klare krav for rettidighed, trafikinformation og god koordinering på tværs af bil, bus og tog. Forsinkelserne skal halveres frem til 2020, så antallet af sekunder, som passagerer i gennemsnit er forsinkede, reduceres fra de nuværende 200



sekunder i 2010 til højst 100 sekunder i 2020.

For at opnå øget fokus på bedre tilgængelighed udskilles stationer snarest muligt som et separat selskab, indtil videre inden for rammerne af DSB.

Endelig er vi enige om, at transport af togpassagerer i Danmark er det primære mål med DSB, og at det skal det blive ved med at være. DSB skal kunne drive supplerende virksomhed, som ligger i naturlig forlængelse af de aktiviteter, der er hovedformålet, og DSB kan på samme vis udføre togtrafik i udlandet.

DSB har høstet positive erfaringer med investeringer i udlandet, men DSB skal gøre sig "fortjent" til udenlandske



aktiviteter ved at vise, at de kan få togdriften i Danmark til at fungerer godt.

Det er således en forudsætning for DSB's øvrige virksomhedsområder, at de direkte eller indirekte medvirker til at DSB kan give en bedre service til danske togpassagerer.

Hvad angår spørgsmålet om privatisering af DSB, så har jeg ingen planer om at lægge op til det i den nærmeste fremtid.

Jeg vil gerne give DSB gode muligheder for nytænkning og udvikling inden for togdriften, men det skal ske inden for rammerne af en statsejet virksomhed. Det kan dog ikke afvises, at frasalg af



dele af virksomheden kan komme på tale. Men en egentlig privatisering er ikke en realistisk mulighed inden for de næste par år.

Jeg vil komme med en nærmere uddybning af den samlede jernbanestrategi i et oplæg senere på året, som blandt andet også vil berøre udbud af togtrafikken, incitamentsværktøjer til at få flere togpassagerer, og hvordan vi får skabt et bedre samspil i jernbanesektoren.