

[Duetoft]

mærkning, at jeg synes, det var fantastisk i fru Margrete Aukens svar at høre, at enten var man enig med fru Margrete Auken, eller også havde man ikke sat sig ind i tingene. Det var sådan set de eneste valgmuligheder, man havde, og det har måske også noget med fordomme at gøre.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, det har hr. Duetoft misforstået. Hvis hr. Duetoft havde diskuteret det, forespørgslen handlede om, også selv om han var uenig med mig, så ville jeg synes, det var en udsøgt fornøjelse.

Og så til hr. Knud Lind. Jeg vil meget undskylde, at vi ikke forhandlede dagsordenen med Fremskridtspartiet. Vi har ikke forhandlet den med nogen. Vi har snakket med Socialdemokraterne lidt sent, og de andre har fået den delt ud her, da debatten begyndte. Jeg vil meget, meget undskylde, at hr. Knud Lind ikke også fik den i hånden ved den lejlighed. Jeg synes selvfølgelig, det er meget dumt af os, hvis vi kunne have fået et flertal. Og hvis det viser sig, at vi har tænkt fordomsfuldt over Fremskridtspartiets holdning til miljø og trafik, skal der lyde en uforbeholden undskyldning i hvert fald fra min side, og jeg tror også fra SF's. Det er sandelig ikke meningen.

Men jeg kunne ikke høre på det, hr. Knud Lind sagde, om der var en åbning. Selvfølgelig vil vi da gerne have en dagsorden vedtaget – ikke en hvilken som helst dagsorden, men vi vil gerne have en dagsorden vedtaget.

Hr. Knud Lind prøvede at sige igennem al skælduden til mig, at han havde et tilbud om at foreslå ændringer i vores dagsorden. Jeg vil i givet fald bede formanden om at udsætte mødet, hvis der er signaler om, at vi kan få ændret dagsordenen, men selvfølgelig inden for de rammer, den afstikker. Kun hvis der var enkelte punkter, man var ked af at have med, ville jeg være glad for at få en tilkendegivelse fra hr. Knud Lind, så jeg kunne høre, om der var noget at foretage. Vi vil da hellere end gerne have vore dagsordener vedtaget.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Det ser ikke ud til at være tilfældet, at der er nogen reaktion på den sidste opfordring, og jeg må derfor konstatere, at forhandlingen er sluttet, og at der skal stemmes om det stillede for-

slag om motiveret dagsorden. Der stemmes nu om et øjeblik om forslag om motiveret dagsorden af fru Margrete Auken, og afstemningen kan begynde.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Margrete Auken (SF) (se foran) forkastedes, idet 51 (S og SF) stemte for, 63 (KF, V, FP, RV, CD og Steenholdt (Grønland)) imod; 4 (KRF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Forespørgsel nr. F 21:**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvilke konkrete initiativer påtænker regeringen iværksat over for DSB, således at statsvirksomheden får mulighed for at leve op til sin Plan 2000 – Moderne transport på skinner?«

Af J. K. Hansen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 24/2 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/3 89).

Begrundelse**J. K. Hansen (S):**

Med den forespørgsel, vi i Socialdemokratiet har rejst, ønsker vi på baggrund af de udmeldinger, der fra helt officielt hold er fremkommet om, at de danske statsbaner i årene 1990–1993 skal spare 8 mia. kr., at få fuldstændig klarhed over, hvordan regeringen egentlig tænker sig statsvirksomheden fremover. Jeg skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på følgende:

1) Det er ikke længere siden end i juni 1988, DSB præsenterede sin Plan 2000, der bl.a. omfatter elektrificering af jernbanenettet, udvikling af de nye IC 3-tog samt i det hele taget modernisering af den kollektive trafik i Danmark.

Plan 2000 fik politisk tilslutning i Jernbanelrådet, og økonomien i Plan 2000 blev indarbejdet i den finanslov, som gælder for i år, 1989, og med budgettal for de kommende tre BO-år, 1990, 1991 og 1992.

[J. K. Hansen]

Statsvirksomheden DSB har således kunnet tilrettelægge sin aktivitet i de kommende år på grundlag af Plan 2000's forudsætninger.

2) Plan 2000 bygger på den forudsætning, at med åbning af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt i 1993 falder den sidste geografiske barriere for jernbanens udvikling i Danmark bort.

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at i aftalen mellem den daværende firkløverregering og Socialdemokratiet om den faste forbindelse over Storebælt lå det helt klart, at DSB's niveau og DSB's aktivitet i årene op til ibrugtagningen af jernbanedelen ikke måtte sænkes, men tværtimod skulle styrkes, således at DSB i 1993, når jernbanedelen tages i brug, er styrket til at udnytte det forspring på de få år, der er mellem jernbanedelen og vejdelene.

Dette ønsker vi at få skabt klarhed over ved denne forespørgsel.

Besvarelse

Trafikministeren (Knud Østergaard):

DSB's Plan 2000 blev udsendt sidste sommer, og den er et samlet bud på DSB's fremtid med mange ideer.

Min forgænger som trafikminister har kaldt planen spændende, visionær og et godt grundlag for debat om jernbanens udviklingsmuligheder i Danmark, og den karakteristisk kan jeg tilslutte mig.

Dele af Plan 2000 handler om ideer til at gøre DSB bedre for kunderne og billigere for samfundet på kort sigt. Andre dele er mere langsigtede. Jeg vil først og fremmest beskæftige mig med de dele af Plan 2000, der er knyttet til åbningen af en fast forbindelse over Storebælt i 1993.

Plan 2000 beskæftiger sig næsten udelukkende med DSB og jernbanetrafik, og det er naturligt nok. Det er derfor ikke en bebrejdelse mod forfatterne, ej heller mod DSB, når jeg vil hævde, at vi må se Plan 2000-ideerne i lidt større perspektiv. Vi må se på forholdene i hele trafiksektoren, og vi må bl.a. skele til de nye vilkår, som en øget liberalisering og harmonisering i EF vil medføre.

Regeringen har derfor igangsat et arbejde, der skal tilvejebringe et bredt vurderingsgrundlag for hele trafikområdet. Det er regeringens mål herudfra at opstille en plan, der væsentligt nedbringer de offentlige tilskud til trafikområ-

det. Som led heri er regeringen villig til at ændre afgifterne og beskatningen af bilkørsel, så alle former for offentlige vejjudgifter bliver betalt af brugerne.

På denne baggrund er det regeringens mål for DSB, at virksomheden fra midten af 1990'erne skal opnå økonomisk balance på et forretningsmæssigt grundlag. Der kan blive tale om indskrænkning af trafikomfanget, og der vil givetvis blive tale om salg af aktiviteter og af fast ejendom. Størstedelen af DSB's personale er tjenestemænd. Det må derfor særlig undersøges, hvordan vi skal forholde os, hvis undersøgelsen viser, at regeringens mål kræver en større personalereduktion end den, der sker ved naturlig afgang.

Arbejdet er netop sat i gang, og det skal afsluttes, så resultaterne kan indgå i regeringens forslag til finanslov for 1990. Jeg ved, at det igangsatte arbejde skaber en vis usikkerhed om de konkrete planer, der ligger. Men skaber det sikkerhed blot at lade som ingenting, når vilkårene for trafikervervene står foran store ændringer? Regeringen mener nej, og vi vil arbejde hurtigt mod en afklaring.

Regeringen vedstår den politiske aftale om Storebæltsforbindelsen. Ifølge den aftale skal DSB betale jernbanedelen af den faste forbindelse. Plan 2000 viser, at DSB's økonomi kan forbedres med et større beløb, end DSB skal betale for forbindelsen. Det gælder ikke blot i de år, hvor jernbanen er alene om at have fast forbindelse, men også efter at vejforbindelsen tages i brug.

Den vigtigste forudsætning for at kunne udnytte den faste forbindelse over Storebælt er, at DSB i 1993 har det nødvendige antal tog til at betjene Storebæltstrafikken, og at strækningen til Odense er elektrificeret. Det vil DSB få mulighed for, så vidt det står til regeringen.

Om aktuelle togkøb vil jeg gerne sige, at der allerede er 50 IC 3-togsæt på vej. Planlægningen og projekteringen af yderligere anskaffelser er i gang. Og sidst på året skal der efter en kritisk vurdering af behovet tages stilling til yderligere toganskaffelser. Beslutningen herom kan altså ske i lyset både af Plan 2000 og af den igangsatte vurdering af vilkårene for trafikområdet i 1993, det år, hvor de nye tog skal i drift.

Jeg lægger vægt på, at DSB's udvikling hænger bedst muligt sammen med jernbaneudviklingen i det øvrige Europa. Her arbejdes der

[Trafikministeren]

stærkt med udviklingen af kombitrafik i et samarbejde mellem jernbane og vognmænd. I Danmark er en tilsvarende udvikling i gang, og den skal fortsætte på gensidig forretningsbasis.

Planen, som regeringen arbejder med, skal altså ikke være en afviklingsplan for DSB. Regeringen vil fastholde jernbanen som et bærende element i den fremtidige trafikafvikling. Det kræver, at planen sætter det forretningsmæssige i fokus, og at der gennemføres en løbende modernisering af de dele af DSB, der skal videreføres. Plan 2000 indeholder megen god inspiration hertil.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.47

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

*Forhandling***J. K. Hansen (S):**

Jeg skulle jo nu have takket trafikministeren for svaret på den forespørgsel, vi har rejst.

Jeg er ked af det, men det kan jeg ikke. Jeg er faktisk meget skuffet over den besvarelse, trafikministeren er kommet med, som jeg mener er intetsigende, henholdende og afvisende. Jeg er også skuffet, fordi jeg ved, at vi sammen med den borgerlige regering og de borgerlige partier har kunnet føre trafikpolitik. Det håber jeg selvfølgelig også vi kan i fremtiden. Jeg er faktisk skuffet over den måde, ministeren afviser vores forespørgsel på.

Ministeren siger, at regeringen vedstår den politiske aftale om Storebæltsforbindelsen. Det er nu ikke nok. Vi må vide hvordan.

Ministeren siger, at den vigtigste forudsætning for at udnytte den faste forbindelse over Storebælt er, at DSB i 1993 har det nødvendige materiel, og at strækningen til Odense er elektrificeret. Det vil DSB få mulighed for, så vidt det står til regeringen, siger ministeren. Jamen så må vi have helt klar besked fra regeringen om, hvordan man mener DSB skal klare denne opgave, samtidig med at virksomheden beskæ-

res med 8 mia. kr. i de næste 4 år, lige netop i den periode, hvor DSB virkelig skulle ruste sig til at stå klar til at udnytte jernbanens forspring, når den faste forbindelses jernbanedel står færdig i 1993. Jeg mener ikke, vi har fået den klarhed ved trafikministerens redegørelse her i dag.

Derimod har vi i går kunnet læse noget helt andet i dagbladet Børsen, hvor en tilsyneladende helt anden trafikminister rigtig har lukket op for posen, hvor han taler om privatisering af DSB og om, at trafikken skal være kostøgte, om bompenge, om DSB's udsalg og om, at den kollektive trafik kun skal drives i de områder, der er tætbefolkede. Det vil altså sige, at en række jernbanestrækninger i tyndtbefolkede områder nødvendigvis må nedlægges. Og ministeren har så nogle tanker – godt nok personlige, står der – om at sælge S-togsnettet. Så begynder vi ligesom at mærke hensigten.

Nu skal det ikke være kritik alt sammen. Der er da også et par gode ting i ministerens artikel i Børsen. Det er tankerne om tog til Kastrup i forbindelse med en fast forbindelse over Øresund. Det er samarbejde med forskellige transportsystemer, kombitransport. Det er tog i Europa, der skal køre 500 km i timen. Dertil er blot at sige, at en sådan udvikling ikke kan ske, uden at der investeres i det danske jernbanenet.

Ministeren sagde i sin afslutning, at den plan, regeringen arbejder med, ikke skal være en afviklingsplan for DSB, og at regeringen vil fastholde jernbanen som et bærende element i den fremtidige trafikafvikling.

Hvis regeringen fastholder de udmeldte sparekrav til DSB, bliver det meget svært at fastholde jernbanen som et bærende element i den fremtidige trafikafvikling. Tværtimod ender jernbanen med at blive et supplement til den fremtidige trafikafvikling.

Jeg nævnte i min motivering for forespørgslen, at DSB over de næste fire år skal spare 8 mia. kr. Allerede i 1990 skal DSB's driftsunderskud reduceres fra godt 1 mia. kr. til 0,4 mia. kr., og investeringerne skal reduceres fra 2,3 mia. kr. til 1,7 mia. kr. I de følgende år skærpes sparekravene yderligere, og i 1990 vil samfundstilskuddet til DSB så forsvinde helt.

Det kunne være interessant at få oplyst, om der ligger egentlige beregninger bag disse spareforslag. Det er helt åbenbart, at en gennemførelse af de udmeldte sparekrav eller dele heraf – da jeg ikke tror, at de samlede sparekrav kan

[J. K. Hansen]

gennemføres – vil have meget store negative virkninger for DSB og for hele den kollektive trafik.

Ministeren nævner i sit svar, at der er 50 nye IC 3-togsæt på vej. Jeg har regnet ud, at de koster den nette sum af ca. 2 mia. kr. Det er penge, der skal udredes inden 1993. Disse penge vil med de sparekrav, der stilles, simpelt hen ikke være til stede. Eller også skal de spares et andet sted.

Jeg må da sige – og det siger jeg sarkastisk – at det var såmænd heller ikke nødvendigt, at vi fik de mange tog. Den negative virkning af de udmeldte sparekrav vil simpelt hen være så stor, at der ikke vil være brug for så mange togsæt. Der vil end ikke være plads til dem på det eksisterende skinnet. Men det siger jeg altså sarkastisk. Jeg håber ikke, det kommer til at gå sådan. Jeg tror heller ikke på det.

Indskrænkninger i driften, højere takster, begrænsede investeringer vil meget hurtigt gavne privatbilismen. Og det vil så reducere kundetilslaget for den kollektive trafik, hvilket igen vil kræve yderligere indskrænkninger.

Jeg må sige til ministeren, at det politisk er aldeles uacceptabelt, at man kommer frem med noget sådant. Men det må være lige så uacceptabelt og helt uhensigtsmæssigt, at en stor offentlig institution som DSB, Danske Statsbaner, hvert halve år skal stilles over for omfattende sparekrav, der hæmmer en langsigtet planlægning.

Set i et europæisk perspektiv står de foreslåede nedskæringer på DSB i skærende modsætning til udviklingen i det meste af det øvrige Vesteuropa. I en række lande, bl.a. Vesttyskland og Frankrig, satser man meget kraftigt på jernbanerne gennem en række nyinvesteringer og nyanlæg. Miljøproblemer samt overvejelser i forbindelse med etableringen af det indre marked i EF ventes her at medføre en betragtelig trafikstigning på jernbaner. Det spiller altså en stor rolle for denne udvikling. Det igangværende nyanlæg af jernbaner i de nævnte lande er faktisk det største, vi har set siden slutningen af 1800-tallet.

Det kunne da også være fristende at spørge – og jeg gør det så – trafikministeren, om han ikke føler sig underligt tilpas og ensom, når han er sammen med sine trafikkolleger i Europa og skal være med til at drøfte jernbanernes betydning, når han samtidig ved, at hans finansmini-

ster kræver, at han skal skære voldsomt ned på DSB's aktiviteter. Jeg skal tilføje, at der er ingen jernbaner i Europa, ej heller i Thatchers England, der klarer sig uden offentlige tilskud.

Plan 2000's mål er, at DSB ved åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt vil være styrket til at indlede det systemskifte, der kommer i 1993, når Danmark kædes sammen jernbanemæssigt. Intentionerne i Plan 2000 bygger da også på, at dette systemskifte medfører en forbedring af DSB's økonomi, således at statens tilskud til DSB bringes væsentligt ned, ja, måske helt forsvinder, og vi når så langt, at vi med Plan 2000 får et DSB, der både bliver bedre for kunden og billigere for samfundet. Det kan vi kun hilse med tilfredshed. Men det får vi ikke, hvis vi allerede nu fratager DSB muligheden for at forberede sig ordentligt til de såkaldte gyldne år, som vi forventer indtræffer efter 1993.

Jeg nævnte i min motivering den politiske aftale om den faste forbindelse over Storebælt og sagde, at de foreslåede nedskæringer i DSB's drift og anlæg er i strid med den indgåede aftale. Jeg skal derfor her gentage, at det ligger helt klart i aftalen, at DSB's niveau i årene op til ibrugtagningen af jernbanedelen ikke må sænkes, men tværtimod styrkes, således at virksomheden i 1993, når jernbanedelen tages i brug, er klar til at udnytte det forspring på de år, der vil være mellem jernbanedelen og vejdelene.

Jeg har bemærket i ministerens svar, at han har sat et udredningsarbejde i gang, der skal forbedre transportsektorens økonomi. Vi skal selvfølgelig ikke fra Folketingets side eller fra Socialdemokratiets side blande os i, hvad regeringen sætter i gang af udvalgsarbejde. Men jeg vil tillade mig den bemærkning, at jeg synes nok, det er en uvenlig behandling af en statsvirksomhed, der for mindre end et år siden har fået godkendt Plan 2000 af et bredt politisk flertal i trafikministerens rådgivende organ, Jernbanerådet, og siden hen har fået planen godkendt af ministeren og dermed selvfølgelig også af regeringen og oven i købet har fået godkendt planens intentioner i rede tal i finansloven for 1989 med efterfølgende BO-år, at samme statsvirksomhed mindre end et halvt år efter tvinges til at komme med en udredning baseret på næsten en halvering af sine budgetter i de kommende år. Det virker helt uanstændigt, og det håber jeg sandelig også at et flertal her i Folketinget vil bekræfte i dag.

[J. K. Hansen]

Må jeg slutte med at sige, at i Socialdemokratiet er vi bestemt ikke ukritiske over for DSB og over for DSB's økonomi, og vi vil fortsat i de kommende år være kritiske over for statsvirksomheden DSB. Det er vores opgave. Men vi ønsker at give virksomheden fair play, og vi ønsker at fastholde de aftaler, vi selv er med i, således at virksomheden herudfra kan arbejde mere langsigtet, end tilfældet er i dag.

Jeg skal på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Det Radikale Venstre, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget bekræfter aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, dens betydning for den kollektive trafik og hermed også aftalen om, at DSB's aktivitet i årene op til ibrugtagningen af jernbanedelen over Storebælt i 1993 styrkes, således at DSB i 1993 vil være i stand til at udnytte det forspring på de få år, der er mellem jernbanedelen og vejdelene.

Tinget tager til efterretning, at regeringen har igangsat et udredningsarbejde, der skal give forslag om transportsektorens økonomi. Resultatet af udredningsarbejdet vil blive tilstillet Folketingets partier inden udgangen af maj måned 1989. Resultatet heraf vil indgå i udarbejdelsen af forslag til finanslov for 1990.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 33).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Ikast (KF):

Vi vil fra konservativ side gerne takke ministeren for den redegørelse, vi har fået i dag, ikke mindst karakteristikken af DSB's Plan 2000, som er et godt redskab at arbejde ud fra. Jeg ved godt, at en del af de ting, der står i Plan 2000 ikke er politisk vedtaget endnu, men det er de mål, som vi vil komme til at diskutere i de kommende år. Jeg tænker her på Øresundsforbindelsen, Amagers trafikforhold m.v.

Men bortset fra det må vi nok sige, at dette store arbejde har været med til at give et overblik over hele jernbanens udvikling. Som jeg

ser det, passer det udredningsarbejde, som ministeren har igangsat i de to udvalg, godt sammen med Plan 2000, således at vi kan få en helhedsbedømmelse af hele trafiksektoren både på landevejene og på jernbanerne. Som det altid har været vores partis politik, lægger vi lige stor vægt på begge dele, således at den kollektive trafik har sine fordele, men den private trafik har så sandelig også sine store fordele.

Derfor vil vi også bekræfte vores deltagelse i Storebæltprojektet, som heldigvis kører godt og følger tidsskemaet, således at jernbanedelen er færdig i 1993. Det er givet, at det vil give jernbanen et meget stort løft, særlig på persontrafikside. De hastigheder, man kommer til at operere med, når IC 3-toget bliver indført, og den direkte kørsel over Storebælt vil give en meget stor tilgang af passagerer til DSB, det tror vi i hvert fald på i Det Konservative Folkeparti.

Må jeg samtidig sige, at vi ser hen til 1996, når bildelen er færdig. Derfor er jeg glad for, at man allerede nu tager ministerens redegørelse i udvalgene og ser de to ting sammen i årene fra 1993 og i 1996, når bildelen står færdig på Storebælt. Hvis vi ser på selve udredningsarbejdet, der kan komme i forbindelse med en sådan plan, er det naturligt for os, når der skal spares på alle andre ministerier, også at gennemgå hele den store trafiksektor, således at vi ved, hvorledes udviklingen kommer til at finde sted.

Der skal heller ikke herske tvivl om, at der i Storebæltsaftalen står, at der skal elektrificeres til Odense, og det skal være færdig til 1993. Der er heller ikke tvivl om, som ministeren redegør for, at IC 3-togene snart kommer på skinner. Det er i hvert fald ikke politikernes skyld, at det ikke kører der allerede nu. Vi har set hen til, at dette tog virkelig kan komme til at arbejde. Også på andre måder kan vi få glæde af det.

Det er også med stor glæde, vi har set den udvikling, der er i kombitrafikken, og jeg er helt sikker på, som også hr. J. K. Hansen sagde, at denne udvikling vil fortsætte.

Vi takker dermed for ministerens redegørelse, og vi tilslutter os dagsordenen.

Ole Henriksen (SF):

Vi har så hørt ministerens svar på forespørgslen. Jeg mener, at det er korrekt at sige, at det faktisk er et lidt deprimerende svar, der gives fra ministerens side. Det kan godt være, der er

[Ole Henriksen]

en del pæne ord indimellem, men systematisk set piller man hele Plan 2000 fra hinanden.

Det er SF's opfattelse, at den kollektive trafik er et fællesanliggende, der til stadighed skal udbygges. Alle har vi en interesse i, at det fungerer som et serviceorgan for borgerne, både fordi det er billigt og miljøvenligt, og fordi det er mere sikker trafik. F.eks. er der kun slået 40 mennesker ihjel siden 2. verdenskrig ved jernbaneulykkerne, mens vi til stadighed må konstatere, at der i gennemsnit på vejtrafikken bliver slået 2 mennesker ihjel om dagen. Alene det tilsiger, at man kommer i gang med at udbygge den kollektive trafik.

Udgangspunktet for denne forespørgsel er, hvad regeringen vil gøre for at opfylde den plan, som er fremlagt af DSB frem til år 2000, men den handler også, eller burde gøre det, om de besparelsesforslag, som regeringen har luftet om, at der i de kommende år skal ske så store besparelser på bevillingerne til DSB, at det med rette kan kaldes mordet på jernbanerne. I alt har man regnet med, at der i perioden 1990-93 skal skæres med 8 mia. kr. til drift og investering til DSB, hvorefter det forudsættes, at ethvert samfundstilskud skal bortfalde.

En sådan udvikling vil SF selvfølgelig vende sig imod. I forvejen er Danmark et af de lande i Europa, i hvert fald de lande, vi kan sammenligne os med, der investerer mindst i jernbanetrafikken. I andre lande har man for længst indset, at såfremt der skal udvikles et godt, billigt og miljøvenligt alternativ til privatbilismen og til godstransport på vejene, går det gennem en nationalfinansieret investering og ikke, som ministeren flere gange har nævnt det, ved i løbet af ganske få år at skulle hvile på et forretningsmæssigt grundlag.

Jeg kan godt se, at ministeren i Børsen har prøvet at komme med nogle af de vurderinger, men jeg synes, at ministeren skulle gøre sig den ulejlighed at udregne, hvad det er for et forretningsmæssigt grundlag, som ligger for hele person- og godstransporten på vejene, altså finde ud af, hvad det koster at transportere en person i privatbil, og hvad det koster at transportere et ton gods, og selvfølgelig indregne både driftsudgifterne, indkøb af bilerne og vejudgifterne osv.

Så kan vi få en diskussion om det forretningsmæssige og om, hvilken transportform der er den billigste. Vi tror på, at det er jernba-

nen. Vi mener også, at fremtiden ligger i jernbanedriften. Dermed er ikke sagt, at der ikke længere vil være behov for såvel privatbilisme som godstransport med lastbiler. Det vil der selvfølgelig, men alene den stigende transportforurening og det stigende energiforbrug tilsiger, at vi skal satse på den kollektive trafik, det vil sige anskue vores fremtidige trafikinvesteringer som en god forretningsmæssig investering for samfundet som helhed og ikke, som ministeren vil det, en god forretningsmæssig privatisering.

Får regeringen held til at gennemføre sine nedskæringsplaner over for DSB, tvinger man DSB til i løbet af få år at nedlægge en række såkaldte underskudsgivende strækninger. Til sidst kan vi lande i den situation, at vi kun har en nord-syd-bane i Jylland og en tværgående bane fra København og måske helt over til Esbjerg, hvis der er luksus på. Resten skal åbenbart betjene sig af dræsiner på sidestrækninger, og hvad der ellers kan stilles til rådighed, for at man kan benytte de skinner, der allerede ligger der.

Det er i hvert fald udsigterne, når man snakker om det forretningsmæssige aspekt, som regeringens plan går ud på.

Her kan det være på sin plads at spørge, om det er en enig regering, der står bag nedskæringsforslagene over for DSB. Den 2. april 1987 havde vi en trafikpolitisk redegørelse her i Folketinget, og jeg vil gerne her citere et enkelt afsnit fra det i øvrigt udmærkede indlæg, som den daværende radikale trafikpolitiske ordfører holdt. Det står at læse i Folketingets forhandlinger 1986-87, 1. samling, sp. 10042:

»Vi mener, det er nødvendigt, at den kollektive trafik får tilført stigende ressourcer år for år, således at serviceniveauet kan forøges, og således at den kollektive trafik gradvis overtager en stadig større del af såvel person- som godstransporten.«

Nu sker det jo ofte på ganske kort tid, at der kommer store ulykker, og også i politik kommer der mange ulykker. Jeg vil betragte det som en ulykke, hvis man gennemfører det, som regeringen har lagt op til, og jeg vil godt spørge den radikale ordfører her til sidst, om han kan bekræfte denne udtalelse, som vi fik for mindre end to år siden fra den radikale trafikpolitiske ordfører.

Hvis det er tilfældet, kan jeg altså ikke forstå, at man samtidig kan støtte regeringens politik,

[Ole Henriksen]

for så må der jo være tale om et mere end almindeligt politisk holdningsskifte i synet på den kollektive trafik.

Jeg ville gerne have kommenteret det lange forslag til dagsorden, som hr. J. K. Hansen har fremsat, men jeg har ikke set det endnu på tryk, så jeg tror, jeg vil vente til anden omgang.

Helge Sander (V):

Selve forespørgslen om regeringens initiativer med henblik på at realisere Plan 2000 har trafikministeren svaret på, og det svar kan Venstre til fulde tilslutte sig.

I dette land er stort set alle enige om, at vi skal have skattetrykket ned, men der er ofte nogle, der glemmer, at det betyder, at vi skal reducere de offentlige udgifter. Derfor må vi også i dag erkende, at ingen kan friholdes for besparelser, alle skal medvirke, også DSB. Det er også Venstres holdning i denne sag.

Men det er vigtigt for os at fastslå, at Storebæltsaftalen selvfølgelig står ved magt – også som allerede understreget af trafikministeren. Jeg synes også, det er værd at notere sig, at trafikministeren i sin redegørelse understreger, at de nødvendige anskaffelser, således at man kan udnytte fordelene ved Storebæltsforbindelsen, også skal til.

Ligeledes lægger vi megen vægt på, at de internationale perspektiver bliver håndhævet. Set over en længere årrække er der ikke tvivl om, at det europæiske samarbejde også kommer til at spille en afgørende rolle i vores trafiksystemer og i befordringen i det hele taget.

Som et af de politisk valgte medlemmer af DSB's jernbaneråd må jeg gøre opmærksom på, at det dog ikke er helt nye toner, for i det økonomiske afsnit i Plan 2000 står der, at der er veje til nedbringelse af udgifterne, nemlig i afsnit 9, der handler om økonomien.

Det er altså omfanget og tempoet, vi skal have afklaret nu, og som trafikministeren har oplyst i dag, sker det i det udredningsarbejde, som vil blive afsluttet i løbet af de næste par måneder.

I Plan 2000 hedder det: »Bedre for kunden og billigere for samfundet«. Det er en målsætning, som vi fra Venstre helt klart kan tilslutte os. Vi vil meget gerne have et godt og effektivt kollektivt trafiksystem. Vi mener faktisk ikke, vi kan undvære det. Modsat er det heller ikke ensbetydende med, at der skal lægges hindringer i vejen for andre transportmuligheder.

Netop i hovedstadsområdet må vi erkende, at det er kolossalt vigtigt, at vi har et offentligt trafiksystem, som kan afhjælpe den daglige trafik. Vi må nok erkende, at vi i Venstres folketingsgruppe nogle gange står uforstående over for, at man ikke kan få tilfredsstillende økonomi i transporten i et område, hvor der bor så mange mennesker, som tilfældet er her.

Der skal være plads til både bilen og banen, og vi ser meget gerne, at banen får størst mulig succes gennem et tilbuds- og serviceniveau, der gør, at en masse rejsende benytter alle de muligheder, der er: busser, S-tog, skibe og tog, både på korte og på lange afstande. Det er endda i mange sammenhænge nødvendigt og tillige særdeles fornuftigt.

Hvis vi ser på debatten i dag, er udgangspunktet, at der skal spares, og derfor har jeg til slut lyst til at kommentere første del af den dagsorden, som er blevet stillet, for her kunne vi måske få det indtryk, at der er en generel tilslutning til, at der skal ofres flere offentlige midler. Denne del af dagsordenen har imidlertid kun relation til Storebælt, og dér er vores holdning helt klar. Derfor kan vi selvfølgelig give vores tilslutning.

(Kort bemærkning).

Henning Nielsen (S):

Det, der kalder mig herop, er hr. Helge Sanders fulde tilslutning til de besparelser, der er fremkommet og vil fremkomme i årene fremover for den kollektive trafik på DSB-området. Alle skal spare, sagde hr. Helge Sander, ingen skal slippe.

Jeg vil gerne spørge hr. Helge Sander, om han også er indstillet på, at det skal gå ud over det vestjyske område, hvor hr. Helge Sander jo selv kommer fra.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Det var hr. Helge Sanders bemærkning om første punkt i den dagsorden, som jeg på vegne af også hans parti har fremsat, der bringer mig herop. Hr. Helge Sander siger, at det betyder så ikke osv., at der nu er givet grønt lys for investeringer på andre områder i DSB. Det er jo netop det – og det får vi nok også bekræftet senere af en tidligere trafikminister – der ligger i aftalen, at den faste forbindelse over Storebælt ikke må hindre andre investeringer hos DSB.

[J. K. Hansen]

Må jeg blot sige, at når hr. Helge Sander kommer frem med de ting, synes jeg, at hr. Helge Sander – hvis han ikke har fået gjort det endnu – bør læse indledningen til Plan 2000, for her står der netop, at det er den faste forbindelse over Storebælt, der egentlig er grundlaget for, at man er gået i gang med at fremstille Plan 2000. Det synes jeg hr. Helge Sander skulle bekræfte herfra.

(Kort bemærkning).

Nør Christensen (CD):

Det sker jo jævnlige, at der skiftes minister i Trafikministeriet, næsten alt for tit, vil jeg tillade mig at sige, men ikke fordi jeg har lyst til at udskifte den nuværende minister. Han klarer sig som sædvanlig vældigt godt i klar modsætning til nogle af de hjælpere, som ministeren har, nemlig hr. Helge Sander, han klarer sig knap så heldigt, fordi hr. Helge Sander lider lidt af hukommelsessvigt.

Hvis man kan huske lidt mere end 3 uger tilbage, f.eks. et års tid tilbage godt og vel, kan man huske, at der var en minister engang – jeg kender ham oven i købet personlig, hr. Helge Sander – som sad helt frem til juni måned 1988. Denne minister fremlagde nogle tanker omkring Plan 2000, og så røg hr. Helge Sander som en trolde op af en æske. Hvad i alverden var det for noget med det forsømte Vestjylland? Der skulle sandelig kræves yderligere midler, der skulle køre ekstra tog og alverdens andre ting. Tiden har ikke tilladt mig at finde disse ting frem i annalerne, men det kan gøres. Jeg står meget gerne til rådighed og hjælper gerne.

Nu forstår jeg på hr. Helge Sander, at han ønsker at bidrage til dette mordforsøg på DSB, som nogle åbenbart gerne vil, men som i hvert fald Centrum-Demokraterne siger fra over for. Vi kan under ingen omstændigheder medvirke til et mordforsøg på DSB med voldsomme besparelser i den nævnte størrelsesorden. Vi mener, det er vildt. Alene at foretage det tankeeksperiment mener vi er forkert, og jeg forstår ikke, at hr. Helge Sander kan have skiftet fra at ville have yderligere midler – det var ikke nok, hvad der kom til Vestjylland for et år eller halvandet siden – og så til at hoppe på den vogn, der hedder, at nu skal der spares 8 mia. over en årrække; det er ulogisk og hænger slet ikke sammen.

(Kort bemærkning).

Helge Sander (V):

Jeg må først svare hr. Henning Nielsen. Når jeg siger, at alle skal spare, var det meget, meget bredt; jeg tog skattetrykket som udgangspunkt, og derom er der ikke nogen som helst tvivl. Når hr. Henning Nielsen taler om yderområderne, er der også andre muligheder, men det er rigtigt, og det håber jeg også inderligt, at vi med jernbanen kan nå ud i de yderste kroge, men det har jeg ikke taget stilling til i dag, for jeg sagde helt analogt med trafikministeren, at vi nu må afvente det udvalgsarbejde, der kommer, men jeg vil bare sige, når hr. Henning Nielsen bringer det på bane, at der også er andre transportmuligheder end lige jernbane.

Til hr. J. K. Hansen må jeg sige – hr. J. K. Hansen svarede næsten selv for mig – at alt det, der vedrører Storebæltsaftalen, står Venstre 100 pct. bag, og det tror jeg også jeg fik sagt to gange, og derfor hersker der ikke nogen som helst tvivl om det.

Med hensyn til hr. Nør Christensen er det fuldstændig korrekt, at da vi i hr. Nør Christensens ministertid talte om Plan 2000's realisering, talte jeg ikke om ekstra tog. Jeg lægger stor vægt på, at Vestjylland er godt forsynet, men det, der var påfaldende for mig, var, at man ikke havde tilstrækkelig godt grundlag for at kunne benytte de nye tog til det nordvestjyske område. Det kunne man som bekendt ikke, og derfor var det, at jeg dengang råbte vagt i gevær. Det var alt, hvad der skete på daværende tidspunkt.

Men når der kommer et udredningsarbejde i gang, må vi selvfølgelig afvente resultatet heraf, inden vi tager stilling til, hvad der skal ske.

(Kort bemærkning).

Henning Nielsen (S):

Jeg vil gerne stille et spørgsmål til hr. Helge Sander på grundlag af det svar, vi fik her på mit spørgsmål:

Skal det forestås sådan, at hr. Helge Sander nu er klar til også at nedlægge baner i det vestjyske område? Når jeg spørger om det, er det, fordi hr. Helge Sander tidligere har sagt noget andet. Vi kender også en anden sag, hvor hr. Helge Sander var for tidligt ude, og hvor han ikke klarede ærterne. Derfor vil jeg gerne spørge herfra tydeligt og klart: Er Helge Sander klar til nedskæringer over for de vestjyske baner?

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg vil gerne lige sige, at jeg har stor forståelse for, at medlemmer, der kender hinanden godt, kan have lidt svært ved at huske at sige »hr.«, men alligevel!

Helge Sander (V):

Når hr. Henning Nielsen finder frem, hvor jeg har sagt det, der bliver anført fra talerstolen, vil jeg meget gerne svare på det. Det mener jeg ikke at jeg sagde hverken i dag eller har sagt tidligere.

Dohrmann (FP):

Det hører vel nok til det lidt mere usædvanlige, at de partier, der har givet deres tilslutning til en dagsorden, som just er fremsat, diskuterer internt på den måde, som vi lige har oplevet.

Hr. J. K. Hansen udlagde faktisk dagsordenen på en måde, som om den ville gavne den kollektive trafik.

Hr. Helge Sander nåede frem til en helt anden konklusion, nemlig den, at dagsordenen alene bekræftede aftalen om Storebælt. Jeg vil gerne om selve forespørgslen sige, at jeg umiddelbart synes, det var vældig positivt, at Socialdemokratiet har stillet forespørgslen. Det var først og fremmest ud fra den betragtning, at hr. J. K. Hansen, der har en fortid som minister, udmærket ved, at pengene nu engang kun kan bruges én gang. Derfor troede jeg – måske i min naivitet – at Socialdemokratiet var ved at nå til en erkendelse af, at når man indgik aftaler som f.eks. den indgåede aftale om Storebæltsforbindelsen, ikke alene den, men også følgelovgivningen med motorveje hist og pist for at sikre flertallet, at så ville det koste andre steder.

Det er da helt klart, når man bruger pengene til nogle overflødige vejanlæg – ministeren har jo trods alt også kun begrænsede midler at råde over – skal der skæres ned inden for andre områder. Derfor medvirker den aftale, som gled igennem Folketinget i form af lovforslaget om Storebælt osv., da til, at den kollektive trafik bliver forringet, fordi pengene bliver anvendt andre steder.

Fremskridtspartiet har intet imod den kollektive trafik. Det eneste, vi har noget imod, er, at sagesløse skatteydere bliver tvunget til at betale for andres befordring.

Vi synes i det hele taget, at det er temmelig fantastisk, hvis vi ser på hele udviklingen inden

for DSB. Personellet på forskellige tog er reduceret til et minimum, billetpriserne er steget, afgangstidspunkterne er blevet reduceret hele vejen igennem, og alligevel er DSB ikke i stand til at fremvise et formidabelt overskud, som man egentlig kunne forvente efter alle de tilskud, de har fået. Der er da i allerhøjeste grad nogle ting, som tyder på, at der er et eller andet galt.

Det er ingen kritik af DSB's personel som sådant, det skyldes mere den politiske indblanding, der finder sted, så i stedet for at tale om en eller anden luftig plan om fuldstændig privatisering af DSB tror jeg, det ville være en god idé, om minister og Folketing overvejede, om DSB burde have nogle helt andre former at arbejde under, så de fik langt, langt større selvstyre og så naturligvis skulle stå til ansvar for de dispositioner, de traf. Det går nemlig skidt. Antallet af folk, som benytter de kollektive transportmidler, er stærkt faldende, og det på trods af at vi stadig væk har en brandbeskatning af biler, brændstof osv. Derfor er der i allerhøjeste grad behov for nogle ændringer. Det hjælper ikke, som hr. J. K. Hansen antydede, at give nogle flere midler. Det tror jeg ikke et øjeblik på.

Det er næsten, som om et stort, stort flertal, selv om man her diskuterer indholdet af en dagsorden, kun har én eneste ting i hovedet for øjeblikket, og det er den faste Storebæltsforbindelse. Når den faste Storebæltsforbindelse bliver etableret, bliver alt godt og lysegrønt osv.; og alt det andet glider så i baggrunden.

Jeg synes, der er en interessant ting vedrørende den dagsorden, som hr. J. K. Hansen fremsatte, nemlig at det var på vegne af Det Radikale Venstre. Betyder det, at Det Radikale Venstre nu er at betragte som en fast støtte og aftalepartner i Storebæltsprojektet som sådan? Jeg kan godt forstå, at Det Radikale Venstre som regeringsparti naturligvis skal spørges til råds. Lad os nu sige, at hvis Det Radikale Venstre om et halvt års tid måske ikke længere er medlem af regeringen, kan man da ikke bare løbe fra sådan en bekræftelse, som man giver her i dag. Jeg kan altså ikke, medmindre hr. Larsen-Ledet siger noget andet, betragte det anderledes, end at vi fremover må betragte Det Radikale Venstre som en slags garant for, at den faste forbindelse bliver gennemført, og det gælder såvel første som anden etape. Men som sagt kan hr. Larsen-Ledet vejlede mig lidt om det, hvis han finder det nødvendigt.

[Dohrmann]

Hvorom alting er, synes vi i allerhøjeste grad, det er tiltrængt med nogle ændringer inden for den kollektive trafik, men de går ikke i samme retning som dem, hr. J. K. Hansen gav udtryk for, nemlig bare at give nogle flere skatteydermidler. Det tror vi ikke vil hjælpe – og slet ikke de rejsende.

Larsen-Ledet (RV):

Den kollektive trafik og herunder selvfølgelig også DSB har, når der har været tale om økonomiske forhold fra statens side, ofte været fremme i den offentlige debat, og det er selvfølgelig også sådan, at alle områder principielt er omfattet af nødvendigheden af rationalisering og effektivisering og besparelsesforsøg; det gælder alt inden for den offentlige sektor. Nu er det ikke noget nyt for DSB's vedkommende, for DSB har igennem flere år fået pålæg om besparelser og rationaliseringer, og der er foretaget budgetnedskæringer, og DSB har totalt færre ansatte nu end for 1 år siden. Med andre ord der er sket en hel del.

Det er ikke nogen tilfældighed, at DSB ikke er en privat virksomhed, hvor man 100 pct. kan gå efter forretningsmæssige principper. Hvad med færgetrafikken til småøerne? Hvad med den vestjyske længdebane, som har været inde i debatten? Og hvad med det landområde, der ligger dér nord for Limfjorden?

Heldigvis har Folketinget stedse følt forpligtelse til, at disse områder har fået en god service fra DSB's side. En 100 pct. ren forretningsmæssig vurdering ville medføre, at hovedinteressen ville samle sig om hovedstæderne og øvrige store byer, og det ville efter min opfattelse ikke være ansvarlig trafikpolitik.

Plan 2000 er udarbejdet på baggrund af beslutningen om den faste Storebæltsforbindelse, og derfor synes jeg selvfølgelig, at det budskab, der kommer fra DSB om planer om udnyttelse af baneforbindelsen, når den står færdig i 1993, er vigtigt. Det ser for mig ud, som om DSB har opstillet en slagkraftig køreplan, som bygger på nøgleordene: service, fart, overskuelighed og miljø.

Hver halve time skal der afgå et tog fra København, som på 5 kvarter når til Odense, på 2½ time til Århus og Esbjerg og på 3½ time til Ålborg. Jamen det er da noget af en revolution, der er optræk til her. Man regner med en fordobling af antallet af rejsende, og det er helt

klart vigtigt for DSB at udnytte det forspring, man får ved, at der i en periode på ca. 3 år alene bliver en togforbindelse; vejforbindelsen kommer først senere.

Men forudsætningen for, at disse ting kan lykkes, er selvfølgelig, at der også bliver penge til at investere i nyt materiel, og at der er penge i DSB til at gøre det enten på den ene eller på den anden måde. Derfor kan man ikke uden videre fjerne DSB's mulighed for at gennemføre Plan 2000.

Vi respekterer fra radikal side, at trafikministeren ønsker foretaget en nærmere undersøgelse af DSB, om det er på de rigtige skinner frem mod år 2000. Vi taler om IC 3-tog, vi taler om de elektriske lokomotiver og om en række andre af de nye ting, der er på bedding, og som er nødvendige for, at det hele kan nås. Vi skal selvfølgelig ikke hindre DSB i at gennemføre den plan. Vi skal fra politisk hold medvirke til, at den budgetterede fordobling af passagertransporten kan blive en realitet.

Nu er det som noget glædeligt konstateret, at DSB har indledt samarbejde med de øvrige nordiske lande og oprettet et nordisk jernbaneselskab, som starter her i foråret med et selvstændigt tog til Ruhrområdet. Det er altså et område, hvor de enkelte lande hver for sig ikke er store nok, men hvor man, når man optræder i fællesskab, altså får baggrund for at kunne tage nogle nye initiativer. Det synes jeg der er grund til at hilse med tilfredshed, og det er også noget, der på det lange sigt selvfølgelig vil være indtjening i for DSB's vedkommende. Og det er jo helt klart noget, vi til enhver tid efterlyser også fra politisk hold.

Men inden for hele baneområdet og inden for det europæiske trafikområde er der meget stor aktivitet og dynamik. Således har Sverige haft omfattende planer om at styrke godstrafikken: Næsten en million langturstransporter skal flyttes fra vej til bane og svenske statsbaner tilføres store midler. I Østrig bliver jernbanenettet udbygget med over 17 mia. kr. over en 10-års-periode. I Vesttyskland siger man, der er for megen tung trafik på landevejene, og at den tunge lastbiltrafik skal fjernes fra motorvejene.

Der er altså virkelig oprud; der sker noget på en lang række felter. Derfor er det vigtigt, at vi med det, vi har her i Danmark, er moderne, dygtige, effektive og rationelle, så vi kan blive en del af det europæiske samarbejde på det

[Larsen-Ledet]

transportmæssige område. Der er meget, der tyder på, at der er optræk til et stigende europæisk samarbejde på jernbaneområdet, og dér er vort udgangspunkt jo væsentligt.

Min tale her har nok været en slags svar til fru Dorte Bennedsen og til hr. Ole Henriksen. Fru Dorte Bennedsen gav udtryk for, at der egentlig var en dårlig samklang imellem de nordiske miljø- og trafikbeslutninger og en besparelse for DSB på 8 mia. kr. Men jeg vil gerne sige, at regeringen ikke har besluttet noget om besparelser i DSB, hverken om 8 mio. kr. eller noget andet beløb.

Må jeg om det foreliggende dagsordensforslag sige – og det kan så også være et svar til hr. Dohrmann – at selve beslutningen om Storebæltsforbindelsen er truffet imod Det Radikale Venstres ønske. Det tror jeg må være helt klart for i hvert fald dem, der er forsamlet her. Men vi har det jo sådan, at vi mener, man altid skal respektere en flertalsafgørelse, og derfor har vi i regeringssammenhæng fra radikal side taget denne situation til efterretning.

Vi lægger vægt på, at der i dagsordenen er ønske om at fremme den kollektive trafik, og vi støtter selvfølgelig dagsordensforlaget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var jo en meget interessant tale, hr. Larsen-Ledet holdt her; jeg ville selvfølgelig ønske, vi havde kunnet høre lidt mere af disse glimrende radikale tanker under den foregående debat, men vi er da glade, når de kommer.

Jeg kunne forstå på hr. Larsen-Ledet, at besparelsesforslagene ikke er forhandlet med regeringspartierne, og den tale, som trafikministeren holdt, kan så heller ikke rigtig være konfereret igennem, medmindre den betyder det samme som det, hr. Larsen-Ledet sagde. Det var ikke til at høre, om den gjorde det, men den lød anderledes.

Men når hr. Larsen-Ledet siger, at der ikke er vedtaget noget om besparelser, vil jeg bede ham oplyse, om det så også betyder, at De Radikale selvfølgelig vil garantere, at de ikke kommer igennem, eller om det bare er et forskrækket pip. Det tror jeg ikke det er, for der er grænser for, hvad De Radikale kan holde til, og dette her er jo en mærkesag. Men det ville være meget godt her at høre, om den respekt, som De Radikale udviser for Storebæltsaftalen, også

møder De Radikale fra regeringspartierne i deres samarbejde, eller om man bare håner dem ved at køre sagerne igennem, som det passer én.

Jeg tror, at hr. Larsen-Ledet vil kunne gå op og fortælle os, at det sandelig ikke er tilfældet, og at han selvfølgelig vil blive agtet for det, han her siger, og at man ikke vil træde De Radikale under føde på en så vigtig sag som DSB Plan 2000 og overflytningen af transporter fra vej til bane.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg tror, der er mange, der fuldt ud forstår, at De Radikale nødvendigvis må tage aftalen om Storebæltsforbindelsen til efterretning, som hr. Larsen-Ledet udtrykker det.

Det skal der såmænd ikke lyde nogen kritik af, for visse ting må man gå med til, selv om man ikke just er begejstret for dem, men med den dagsorden, der foreligger i dag, og som vi skal stemme om senere, bliver Det Radikale Venstre – og først og fremmest hr. Larsen-Ledet – aktive deltagere i hele det aftalespil, der er foregået.

Der står jo ordret, at »Folketinget bekræfter aftalen«, og en af dem, der bakker op bag dagsordenen, er hr. Larsen-Ledet, og dermed er Det Radikale Venstre, såfremt de stemmer for den – og det går jeg ud fra de gør – fremover at betragte som et af aftalepartierne. Anderledes kan det ikke være, og det er derfor, jeg gerne vil vide, hvordan hr. Larsen-Ledet vil fortolke den dagsorden, som efter al sandsynlighed bliver vedtaget i dag, hvis Det Radikale Venstre i løbet af en kortere eller en længere periode ikke længere er medlem af regeringen.

Jeg mener personlig, at Det Radikale Venstre er bundet på hænder og fødder ved at påtage sig et medansvar.

(Kort bemærkning).

Larsen-Ledet (RV):

Til fru Margrete Auken: Vi er tre forskellige partier i den nuværende regering, og der er ingen beslutning truffet. Jeg vil ikke på det nuværende grundlag – før vi har resultatet af de undersøgelser, som trafikministeren har indledt – overhovedet udtale mig konkret om, hvorvidt vi vil hindre det ene eller det andet. Der er noget, der hedder samarbejdsvilkår, og jeg skyl-

[Larsen-Ledet]

der i hvert fald som en del af samarbejdet, indtil resultatet foreligger, at tie stille med hensyn til, om det skal være 8 mia. kr., 2 mia. kr. eller der ingen besparelse skal være.

Til hr. Dohrmann: Der er truffet en aftale her i Folketinget, og det, man bekræfter i dag, er, at der foreligger en aftale om Storebæltsforbindelsen. Skulle vi komme ud af regeringen på et eller andet tidspunkt efter, at Storebæltsforbindelsen er etableret, vil vi da, selv om vi principielt var modstandere af, at den blev oprettet, i hvert fald ikke fra radikal side forsøge at vælte eller chikanere denne Storebæltsforbindelse. Vi vil selvfølgelig loyalt søge at få det bedst mulige ud af den givne situation.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke hr. Larsen-Ledet for det svar, jeg fik, jeg synes, det var opmuntrende. Men jeg vil så også spørge hr. Larsen-Ledet, om han oplevede ministerens svar anderledes end jeg – det håber jeg – således at der ikke i ministerens svar her i dag på nogen måde var lagt sten i vejen for, at De Radikale kunne komme igennem med deres synspunkter. For sådan som regeringens tale lød for os andre – og jeg kan høre, at den også lød sådan for Socialdemokraterne – var den jo mildt sagt ikke fremmende for den kollektive trafik og for DSB. Men når hr. Larsen-Ledet her kan sige, at der ingen beslutning er truffet, og at DSB ikke er begrænset, og når De Radikale kan holde den tale, de holdt, uden at føle, at de på forhånd er blevet afskåret fra at blive taget alvorligt, kan vi så her i Folketinget sige til Det Radikale Venstre: Det er sandelig godt, vi har De Radikale i regeringen, for de forhindrer den ødelæggelse af DSB, og det har vi De Radikales ord for, at de vil gøre?

Arne Melchior (CD):

Efter de senere minutters ordveksling må man nok være ret meget i tvivl om, hvorvidt den i øvrigt korte redegørelse, som trafikministeren har afgivet i dag, er afgivet på den samlede regerings vegne. Det må ministeren selvfølgelig påstå at den er, men der er meget, der tyder på, at det kun kan være delvis rigtigt.

Under den anden debat i går efterlyste fru Margrete Auken den nuværende energiminister – jeg var lige ved at sige tidligere hr. Bil-

grav-Nielsen. Jeg vil også gerne fremmane ham i dag. Han har jo været mange trafikministres onde ånd og drillepind. Jeg vil lige som en reve-rens til hr. Larsen-Ledets mandige tale her citere bare 2 ud af måske 100 mulige citater fra hr. Bilgrav-Nielsen om trafikpolitik. Det ene citat skriver sig fra 28. oktober 1986 under finanslovdebatten. Da sagde hr. Bilgrav-Nielsen (Folketingstidende 1986-87, sp. 1133):

»Jeg må, så kraftigt det er mig muligt, opfordre ministeren for offentlige arbejder til snarest at fremlægge en flerårig udviklingsplan for den kollektive trafik, en udviklingsplan, hvis hovedformål skal være, at den kollektive trafik gradvis skal øge både sit serviceniveau og sin andel af såvel person- som godstransport. For en sådan udvikling i den kollektive trafik taler såvel økonomiske som miljømæssige og sociale hensyn.«

Det var det ene citat. Det andet ser ud til at være smuttet fra mig, idet jeg kom til at lukke bogen i, men jeg har altså et tilsvarende citat og senere 20 andre. Det, jeg ville have nævnt her, var fra debatten i 1987 om den daværende trafikminister Nør Christensens trafikpolitiske redegørelse, hvor hr. Bilgrav-Nielsen også klart krævede større investeringer i kollektiv trafik.

Når dette er sagt, skal jeg vende mig til selve redegørelsen. Den kommer ikke til at fylde meget, hverken i Folketingstidende eller i det politiske landskab. For den er jo yderst kort og yderst skal vi sige almen – så er det pænt sagt – i sine betragtninger. Men så kort den nu er lavet, må man jo gå ud fra, at de forskellige ord og sætninger og meninger har været gennemtænkt. Jeg skal imidlertid citere en sætning, som jeg har læst 14 gange uden at kunne få hoved eller hale på den. Og hvis forfatteren skulle være her til stede, må han gribe i sin egen barm. Det bliver man jo, som hr. Jens Peter Jensen siger, så dejlig rundhåndet af. Der står faktisk:

»Som led heri er regeringen villig til at ændre afgifterne og beskatningerne af bilkørsel, så alle former for offentlige vejjudgifter bliver betalt af brugerne.«

Så må man spørge sig: Jamen hvem betaler da alle former for offentlige vejjudgifter i dag? Efter min hukommelse betaler brugerne dem 5 gange – sådan med et rundt tal. Men nu spekulerer ministeren altså på at ændre afgifterne og beskatningerne af bilkørsel, så at alle former for offentlig bilkørsel betales af brugerne. Da

[Arne Melchior]

det længst er tilfældet, er sætningen – jeg kan ikke lide det ord fra Folketingets talerstol, men alligevel – altså vrøvl. Den er ikke til at få hoved eller hale på.

Så går vi bare et par sætninger frem i talen, og dér står – og det er et meget smukt formål – at man gerne for DSB's vedkommende vil »opnå økonomisk balance på et forretningsmæssigt grundlag.« Det lyder godt.

Nu har hr. Larsen-Ledet jo punkteret denne målsætning og sagt, at det ikke kan lade sig gøre, og at det er der ingen endnu der har kunnet. Jeg vil gerne fra CD's side bekræfte, at det tror vi heller ikke på kan lade sig gøre. Det er et smukt formål, et smukt billede, men det forholder sig med det, som med Kristeligt Folkepartis syn på prostitution og spillekasinoer: Det lyder kønt, men det kan bare ikke rigtig lade sig gøre.

Men så står der med hensyn til, hvordan man vil opnå dette smukke mål, at der »kan blive tale om indskrænkninger af trafikomfanget«, og »der vil givetvis blive tale om salg af aktiviteter og fast ejendom.«

Nu må jeg spørge ministeren og håber på et svar: Kan man ved salg af aktiviteter og fast ejendom opnå økonomisk balance på et forretningsmæssigt grundlag? Hvad er det for aktiviteter, man har? Der kan være nogle, der er overskudsgivende. Hvis man sælger dem, kan det vel ikke forbedre resultatet; så skal det være nogle tåber, der køber dem til en urealistisk pris. Eller også giver de balance, og så sker der ikke nogen ændring. Eller også giver de underskud, og så er der nok ikke nogen, der vil købe dem. Men man kan selvfølgelig lukke nogle. Men så bliver det jo netop på bekostning af trafikomfanget.

Jamen salg af fast ejendom? Ja, det er jo en engangsforøjelse. Jeg ved godt nogenlunde i hovedet, hvad DSB har af fast ejendom. Det er ikke for milliardbeløb, der kan være til salg. Men der er en hel række parcelhuse, som man godt kunne undvære, og som man kunne sælge til de mennesker, der bor i dem. Men det løser jo ikke problemet og bringer os ikke frem til det mål, som er opstillet her. Derfor må jeg anse også disse sætninger i besvarelsen af forespørgslen som mildest talt tågede.

Hvad angår Storebæltsforbindelsen, siger ministeren derimod dejlig klart, at regeringen vedstår den politiske aftale om Storebæltsforbindelsen, og denne sætning går jo også i grun-

dig form igen i det dagsordensforslag, der er fremsat. Det er jeg glad for og tilfreds med.

Jeg skal herom gerne udtale, at selv om det ikke står i en af paragrafferne af denne aftale, var det en klar forudsætning ved indgåelsen af denne aftale, at den kollektive trafik ikke måtte svækkes. Det kompromis, som jeg bl.a. på den daværende regerings og en række af partiernes vegne her gik ind på sammen med Socialdemokratiet, var jo netop totrinsløsningen, som – det var klart udtalt fra socialdemokratisk side – skulle give den kollektive trafik et fortrin. Det må være klart undergravende for denne forudsætning for aftalen, hvis man nu siger, at man vil holde den del af investeringerne, der hører til broen, til den faste forbindelse, men på en række andre punkter vil beskære den kollektive trafik sådan, at den slet ikke får et forspring, men faktisk får en hindring for at nå sine mål. Derfor må jeg ganske åbent og utvetydigt sige, at en sådan mulighed for besparelse ville være en undergravning af de forudsætninger, der forelå for denne aftale.

Jeg skal dernæst erindre trafikministeren om, at jernbanespørgsmål jo også har en europæisk dimension. Jeg var meget glad for, at hr. Larsen-Ledet tog dette frem. Og jeg skal bede ministeren og hans medarbejdere ved lejlighed – jeg har ikke tid til at citere det hele nu – genlæse den daværende trafikminister H. P. Clausens svar til min partifælle hr. Duetoft på spørgsmål S 314 af 24. august 1988, hvor netop sammenhængen mellem det danske jernbanelnet og den hurtigtkørende betjening af alle hovedknudepunkter og endestationer er omtalt. Dette svar indeholder en hel del, som også vil vise trafikministeren, at de bombastiske nedskæringer – for der er ikke tale om besparelser, der er tale om nedskæringsforslag, som man i dag arbejder med og har sat andre til at arbejde med – er urealistiske.

CD er jo ofte blevet betegnet som et bilistparti, og det har vi sandelig ikke noget imod. Tværtimod kunne vi tænke os, at nogle flere bilister opdagede, at det faktisk er sådan. Vi mener, at bilismen er kommet for at blive og ikke skal hindres. Dør-til-dør-transporten har så indlysende fordele, at der ikke skal være tale om et enten-eller, men om et både-og. Men og'et skal altså også huskes. Og CD har aldrig søgt at tale bilisternes, bilismens, biltrafikens sag på bekostning af en kollektiv trafik, der har

[Arne Melchior]

en ordentlig standard, har frekvenser, har priser og har service, som gør den attraktiv.

Vi mener, at vi har et dygtigt DSB – ja, de er måske allerede blevet for dygtige – til at nedskære! Hr. Larsen-Ledet havde lagt mærke til, at der i øjeblikket er færre ansatte i DSB end for et år siden, og at underskuddet, altså dermed regningen til staten, er lavere nu end for et år siden. Jeg kan tilføje, at det faktisk har været sådan i de sidste 6–7 år, og jeg tror, der er taget så hårdt fat, som det kan lade sig gøre, hvis ikke man skal bortgrave grundlaget for en velfungerende og attraktiv kollektiv trafik. For det er klart, man kan gøre den så lidet attraktiv, at den forbyder sig selv.

(Kort bemærkning).

Behnke (FP):

Det var hr. Arne Melchiors bemærkninger om salg og ikke salg af statslige ejendomme, herunder de ejendomme og besiddelser, der er omfattet af DSB. Hr. Arne Melchior fortalte kort forinden, at man altid skulle sørge for i sine indlæg at være i overensstemmelse med de faktiske kendsgerninger og forhold ude i samfundet. Derefter fortalte hr. Arne Melchior, at man ikke skulle forvente at kunne sælge et underskudsgivende foretagende til nogen, for den, der købte det, ville jo være godt dum.

Jeg må minde hr. Arne Melchior og andre om, at man bl.a. i England har haft store og endog oven i købet meget fremragende erfaringer med bortsalg af ting, der før var underskudsgivende. Dagbladet Børsen har fortalt en solstrålehistorie om, hvordan et foretagende, der før lå under British Railways, efter salg til medarbejderne er blevet til et millionforetagende, hvis medarbejdere med de aktier, de har deri, er blevet meget velhavende folk.

Nøjagtig det samme kan lade sig gøre i Danmark. For dette, at noget er underskudsgivende, når det ligger i statens regi, er ikke ensbetydende med, at det vil fortsætte med at være underskudsgivende, når det kommer i privat regi.

Derfor vil jeg gerne stille det ganske enkle spørgsmål til hr. Arne Melchior, om ikke også hr. Arne Melchior en gang imellem burde se sig lidt om for at finde ud af, hvad der foregår ude i verden, for det statiske billede af, om noget giver underskud eller overskud, holder ikke altid, når tingene bliver efterprøvet i det praktiske liv.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det er da ganske rigtigt, at tingene er ikke så lineære, og det er da meget tænkeligt, at noget, der giver underskud i den offentlige sektor, kan bringes til at give overskud i privat sektor, lige så vel som det modsatte er muligt. Det er nemlig ikke sådan, at alle de kloge er beskæftiget i den private sektor og alle de dumme og dovne i den offentlige sektor.

Sådan er det faktisk ikke, og det er min påstand, at DSB i en længere årrække har været under særdeles dygtig forretningsorienteret og servicebetonet ledelse, og med ledelse tænker jeg ikke kun på de øverste ledere, men også på, at der også ved deres hjælp er skabt en forretningsmæssigt sund og serviceindstillet betjening af borgerne, og derfor har jeg ingen tillid til, at der ad den vej, som ministeren angav i det citerede afsnit, vil være noget af betydning at hente, der skulle ligne balance i den offentlige sektor.

Må jeg i den sammenhæng, da det jo er trafikministeren, selv om det ikke handler om DSB, udtale beklagelse over, hvor langsomt det går i det ministerium. Nu har vi i årevis hørt tale om, at Københavns Lufthavn skulle omdannes til et aktieselskab, så den kunne fungere noget mere forretningsmæssigt smidigt, optage lån på det åbne marked osv. Det er 5 år siden, jeg har tiggert den nuværende finansminister om at gøre noget ved det; der har været stillet spørgsmål og er skrevet artikler om det, og det er blevet sagt, at det vil regeringen, men den er såmænd ikke kommet med det endnu. Derfor er der ingen, der skal nære alt for store håb til det bortsalg og den privatisering, der her er tale om. Det maler meget langsomt derovre, desværre.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Selv om hr. Behnke kan komme med nogle solstrålehistorier, tror jeg også, man skal tænke lidt på, hvordan verden ser ud, sådan som den nu er indrettet. Hvis man privatiserede samtlige DSB's færger i dette land, skulle man i hvert fald af med godt og vel 50.000 kr. ekstra pr. mand pr. år, og så tror jeg ikke, det ville give overskud. Et af de steder, hvor DSB virkelig tjener penge, er netop på færgerne på Storebælt,

[Tommy Dinesen]

hvor de har et overskud på 300–500 mio. kr. om året. Lad bare dem privatisere; det er der i hvert fald nogen der får betydeligt mere ud af, for lønningerne inden for staten er ikke for høje.

Behnke (FP):

Jeg har svært ved at finde sammenhæng i hr. Arne Melchior's udtalelser, for hr. Arne Melchior agiterer for, at den private bilisme, de private vognmænd osv. skal leve i skøn samdrift med DSB, men faktisk er det jo sådan, at netop godsbeholdningen er en af de afdelinger i DSB, som opnår de allerstørste statssubsidier, og som er med til at lave dumpingpriser på markedet til stor skade for de private vognmænd. Hr. Arne Melchior må da kunne indse, at en privatisering af den del, altså en delprivatisering f.eks. af DSB's godsafdeling, ville betyde, at man får en fair og rimelig konkurrence og ikke nødvendigvis, at man risikerer at ødelægge det store DSB, som hr. Arne Melchior taler så varmt for.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Blot for at oplyse, at jeg mener, at hr. Behnke giver et helt forkert billede af situationen.

Der findes bl.a. et selskab, et speditionsselskab, hvor DSB sammen med private speditionsfirmaer og private vognmænd indgår i et skønt samarbejde. Jeg kender ikke de seneste års regnskaber, men jeg formoder, at de har udviklet sig godt, også i nyere tid. Derfor er det heller ikke her rigtigt, at hvis man bare privatiserer, er det o.k. Derfor er mit standpunkt ikke så svært at forstå, det er netop ikke, som hr. Behnkes, et enten-eller, det er et både-og, og det er måske det, hr. Behnke har svært ved at acceptere.

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi er tilbage til ordførerrækken.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg må starte med en bemærkning til hr. Arne Melchior. Selv om der er langt fra i går til i dag, så gik vores forespørgsel på at begrænse prostitution, og det er muligt.

Men til dagens emne. Jeg sagde i min tale i formiddags, at vi skulle vende tilbage til DSB senere på dagen, og det gør vi så nu.

Ordet brugerbetaling forekommer igen og igen i redegørelsen fra ministeren. Det er sagt før, at hvordan vi end vender og drejer det, skal det betales af brugerne, for brugerne er os alle sammen.

Jeg kan godt sige med det samme, at jeg ikke er enig med ministeren i det oplæg, der kommer angående DSB. Jeg tror, at skal vi gøre det, skal man se på helt andre forhold også. Solidariteten i samfundet vil forsvinde, hvis vi gennemfører det her. Det vil betyde, at folkepensionisterne – hvis de ikke fortsat skal have meget store rabatter – skal have større pension, og så kan det måske ikke køre rundt alligevel, at alle, der i dag har små indtægter, må have dem forhøjet, sådan at de har mulighed for at kunne betale. Det er jo sådan i dag, at vi over skatterne udjævner en masse ting, således at det bliver muligt for alle borgere uanset indtægt at bruge tingene.

Jeg tror, at hvis vi ødelægger DSB, ødelægger vi noget værdifuldt her i samfundet. Det betyder ikke, at der ikke kan rationaliseres, at det ikke kan blive bedre, og at de ikke kan blive dygtigere, det har ikke noget med det at gøre. Vi er i Kristeligt Folkeparti meget tilhængere af, at vi har både det offentlige og det private, og at det går hånd i hånd, men vi mener ikke, at vi kan undvære det offentlige og blot sige, at nu skal alting være privat.

Jeg mener heller ikke, at det er absolut nødvendigt, at DSB giver overskud. Man skal se det i sammenhæng med andre ting, hvor man har nogle andre udgifter, ellers vil det blot være sådan, at man flytter om på udgifterne. Det, man skal gøre, er at gøre DSB attråværdigt, altså det skal være dejligt at rejse med tog, det skal være noget, man glæder sig til, og som man kan bruge over de lange strækninger. Derfor hilser vi også med stor tilfredshed Storebæltsbroen velkommen, jeg tror, den vil betyde, at endnu flere får lyst til at lade bilen stå, når de skal over lange strækninger. Dermed kan vi også formindske forureningen, som vi tidligere har været inde på.

Men der er jo noget tilbage at ønske. Hvis man i dag tager en tur med DSB, er forholdene ikke så gode, som de skulle være. Det er ikke altid lige behageligt, der kan være alkohol- og drukproblemer, så nogle siger, de ikke rigtig har lyst til at rejse, fordi de ikke rigtig ved, hvad de bliver udsat for. Kupeernes standard er må-

[Inger Stilling Pedersen]

ske heller ikke så god, som den burde være, og den dag, man skal til at konkurrere med fly, forsøge at få folk til i stedet at tage toget, tror jeg også, at standarden skal en hel del op.

En anden vigtig ting er de områder, hvor der bor få mennesker. Det er jo altid dejligt at overtage en forretning med et godt kundeunderlag, det vil enhver gerne gøre. Men jeg gad vide, hvem man kan sælge til, når man ved, at uanset hvor meget man forsøger, vil der altid være et begrænset kundeunderlag. Jeg tænker på Vestjylland, Midtjylland, på de baner, vi har dér i dag, og skal man til at nedlægge dem – ja, det står der ikke direkte, men indirekte – kan man godt selv regne ud, hvilke ting der er mindst rentable, og når overskuddet nu skal være der, er der jo nogle ting, som vil være lettere at tage ud end andre, det behøver man ikke have studeret ret meget for at finde ud af, og det vil sige, at det bliver nogle bestemte mennesker, der kan se i øjnene, at når det skal give overskud, så er det os, der ryger.

Jeg vil nævne en anden ting angående DSB, som jeg har rejst før, nemlig betjeningen i togene. Det kan jo også være en måde at spare på at sætte nogle automater op og så afskedige folk, så sparer man jo penge. Men tænk på, hvad det betyder for de rejsende at skulle hen og spørge automaten, hvor man nu skal af, eller hvis man nu ikke kan få døren op eller man har et problem i toget. Så har man brug for nogle mennesker, man kan henvende sig til og få hjælp af. Sparer man derfor dem, får man måske større udgifter på grund af hærværk og mange andre ting. Jeg tror, at når man skal vurdere, hvordan man sparer, og hvordan man får økonomien til at hænge sammen, må man også se på den menneskelige faktor og gøre det sådan, at det er en fordel at rejse med tog.

Så er dér godstransporten. Jamen det er da en fordel at få så meget gods som muligt over på banen. Vi ved, at der bliver mere og mere trængsel på vejene, og de store lastbiler er der mange der ikke er så interesseret i. Nogle skal selvfølgelig være der, det er klart, for der er steder, hvor togene ikke går til, men den længeregående transport burde i meget højere grad være ovre på banen.

Det er også nævnt, at godstransporten skulle privatiseres. Jamen hvad med de steder, hvor det ikke kan betale sig for den private vognmand at køre ud? Vi havde noget om disse

transporter ud til yderområderne, hvor det netop blev sagt, at DSB havde forpligtelsen til at komme ud i alle yderområderne.

Hvis man går over til privattransport, så er der jo slet ikke nogen, der sørger for de menneskers transportmuligheder. Vi skal måske alle sammen klumpes sammen i nogle byer, for det er det nemmeste og billigste, men det er i hvert fald ikke nær så behageligt at bo dér.

Jeg håber, at når man skal til at se nøjere på det, og i hvert fald hvis man vil have Kristeligt Folkepartis medvirken, så skal der ændres en hel del på det. Vi tror, at DSB kan komme til at fungere godt, og kan det ikke komme til at give overskud, må vi se på, om der er mening i det underskud, der er, eller om det betyder, at vi i stedet får nogle problemer.

Jeg håber, at vi får et godt resultat.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne benytte den mulighed, jeg har for at komplimentere fru Inger Stilling Pedersen for hendes indlæg her, som indeholdt mange af de helt væsentlige betragtninger for DSB og for enhver form for statsvirksomhed. Jeg synes, det var fremragende; som altid klar tale fra fru Inger Stilling Pedersen.

Jeg har selv tidligere formuleret noget lignende i retning af, at der selvfølgelig er private nok, herunder hr. Behnke, som vil transportere breve, gods eller personer fra København til Odense, til Esbjerg, fra København til Århus og Ålborg, men hvem bringer godset og brevene og menneskene fra Saksøbing til Ringkøbing eller fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster eller fra Skagen til Gedser eller fra Rømø til Bornholm? Det er der altså ikke mange private der lægger billet ind på, og det er og bliver en politisk vilje i dette land, at den service skal bestå.

Jeg gratulerer trafikministeren med, at han nu har et flertal i Folketinget bag sin modstand imod nogle af sine regeringskolleger i de kraftige besparelsesplaner, der foreligger, og dette flertal består jo helt klart af Socialdemokratiet, SF, CD, Kristeligt Folkeparti og Det Radikale Venstre. Det må være en god viden at have, når trafikministeren fortsat skal arbejde for en fornuftig, en rationel, en moderne, en forretningsorienteret, men også en servicebetonet og attraktiv kollektiv trafik.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Man sidder næsten og får helt ondt af ministeren, for det var da et skrækkeligt selskab, han dér var endt i.

Altså det, både hr. Arne Melchior og ordføreren for Kristeligt Folkeparti står og taler for, er jo egentlig, at det private erhvervsliv, og herunder de private vognmænd, skal udkonkurreres ved, at DSB skal have nogle statstilskud, sådan at de kan køre til dumpingpriser. Det er det, ordførerne står og siger. I fri konkurrence kan DSB jo ikke klare sig, overhovedet ikke, og det lyder da meget godt, at det er så og så godt at transportere gods. Men man glemmer jo, at det gods skal også transporteres først frem til jernbanestationen, hvor det skal pålæses, og senere skal det fragtes fra jernbanestationen og ud til modtageren. Men hvem skal gøre det? Efter hr. Arne Melchiors mening er der tilsyneladende ingen tvivl om, at DSB skal have et hav af lastvogne, som skal bringe det ud.

Men der er to ting i det her: for det første favoriserer man DSB ved at give dem tilskud, som først skal inddrives i form af skatter, og samtidig med at man gør det, ødelægger man markedet for de private vognmænd. Det er det flertal, som der er udsigt til at ministeren får imod sig.

Tove Lindbo Larsen (S):

Det var interessant at læse trafikministerens udtalelser i Børsen i går, den 29. marts. Mit partis ordfører har generelt kommenteret dette interview og sammenholdt det med besvarelsen af forespørgslen.

Derfor vil jeg kun hæfte mig ved et par udtalelser i artiklen i Børsen. Det drejer sig om ministerens udtalelser om landets hovedstad, København. Ministeren udtaler, at han forventer en udbygning af det kollektive trafiknet i København eller rettere Københavnsområdet. Jeg ved, at københavnernes og de, der bruger Københavns kollektive trafik, er meget optaget af en forbedring af den kollektive trafik; det gælder både S-tog og busser.

Ministeren taler om et moderne og effektivt trafiknet og senere i artiklen om ønsket om en forbindelse mellem DSB's trafiknet og Kastrup Lufthavn. Amager er i sandhed underforsynet med kollektiv trafik, men jeg vil gerne spørge ministeren: Hvad ligger der i disse ord, er det

andet end ord? Enhver kan stå op og sige pæne ord om noget mere moderne og om effektivitet, men jeg vil gerne spørge: Taler ministeren om udvidelse af S-togsnettet, eller er det alene en snak om IC 3-tog? Hvad er realiteten i ordene »en DSB-forbindelse til Kastrup«?

For befolkningen i byen er det ikke alene et spørgsmål om at knytte togtrafik og flytrafik sammen – det er sandelig noget, jeg gerne ser, som vi har det i andre storbyer – men dette drejer sig om københavnernes daglige transport. Vi har tidligere talt om, at miljøet spiller en stor rolle, men det skal selvfølgelig ikke glemmes i denne forbindelse.

Jeg spørger altså ministeren: Hvad er ministerens budskab til københavnernes i denne debat?

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det var midt under det vestjyske hundeslagsmål, at hr. Nør Christensen gav udtryk for, at vi skiftede trafikministre for hyppigt. Det skal jeg søge at råde bod på.

Må jeg samtidig sige, at det har også sin fordel, det har den fordel, at Folketinget så sidder inde med en større viden på området, nemlig den viden, som hr. Arne Melchior er i besiddelse af, den viden, som hr. Nør Christensen er i besiddelse af, og også justitsministeren har jo nogen viden på området. Når vi dertil lægger de ressourcer, som fru Margrete Auken sidder inde med, så er Folketinget jo slet ikke så dårligt stillet.

Jeg siger det, for mens jeg har lyttet til debatten, er det helt utrolige gået op for mig, at jeg føler faktisk anledning til at takke alle, som har deltaget i debatten – alle, som har kommenteret min redegørelse, men også alle, som har nævnt de strøtanker, jeg lagde frem i Børsen i går, og som fra min side var ment som en opfordring til en debat, som jeg søger og selvfølgelig søger med alle her i Folketinget.

Jeg var ked af, at jeg ikke rigtig følte anledning til at gå ind i debatten, vi havde i formiddags. Men fru Margrete Auken anvendte nogle udtryk, som var mig fremmed, og som gør, at jeg har svært ved at komme i en dialog. Det vil jeg gerne, men det betinger, at der er en respekt fra begge sider; jeg vil da gerne udtrykke respekt og give udtryk for, at hvis vi kan komme til at diskutere disse ting for alvor, så føler jeg, at meget er opnået.

[Trafikministeren]

Jeg har jo siddet i stolen dér ved siden af i mange år, og det kommer man ikke helt ustraffet fra. F.eks. får man et indtryk af, hvad man mener, og hvad man ikke mener. Det er grunden til, at jeg siger tak også til hr. J. K. Hansen. Der lå jo en undertone i, at hr. J. K. Hansen også søger en trafikdebat med perspektiver. Jeg lagde mærke til spørgsmålet om Europa, om forbindelsen fra det øvrige Norden. Det var så krydret lidt med, at hr. J. K. Hansen stillede spørgsmålet, om jeg ikke følte mig ensom, alene, forladt af min finansminister, når jeg var på rejse og til møde i Bruxelles eller et andet sted med mine europæiske kolleger.

Nu ved hr. J. K. Hansen, hvis erfaring på området jeg allerede har omtalt, jo også, at det samme giver transportministrene i andre lande udtryk for. Dér har man jo en fælles skæbne. Det har jeg i hvert fald oplevet, og jeg tror, at det er sandt.

Men jeg føler også, at der i andre lande, når vi taler om jernbaner, er større problemer end dem, vi oplever her i vort land. Når jeg tænker på sporvidden i Spanien eller på vanskelighederne i Italien eller det, man slås med i England, så mener jeg såmænd ikke, at vi er så dårligt stillet.

Vi har vel den vanskelighed i forhold til mange af de andre, at vi ikke har de helt store afstande, at vi har en masse byer, som betinger en speciel struktur. Nu kan man vel ikke forlange, at jeg på de små tre måneder har opnået al visdom, og det er også derfor, at jeg søger dialogen og prøver på at leve op til det.

Jeg mener, at jernbanen i europæisk sammenhæng har en stor mulighed – jeg vil næsten sige en enorm chance. Hvis vi skal binde Europa sammen – og det skal vi jo, når vi når frem til det indre marked – så bliver jernbanen et af de midler, der stærkest kommer til at binde landene sammen. Der er overfyldt i luften, der er overfyldt på motorvejene, der er overfyldt omkring de store lufthavne.

Der ligger nogle muligheder, som skal undersøges og kædes sammen med de andre trafikmidler, sådan at vi får et koordineret jernbane- og vejsystem, der både kan transportere gods og personer rundt i Europa.

Jeg har den opfattelse, at Tyskland indtager en nøgleposition i den retning. Jeg har også oplevet, at Tyskland er ikke ét, at det, man mener i Bonn, ikke er det samme, som man mener i Ki-

el. Forbindelsen gennem Slesvig-Holsten op til den jyske halvø er noget andet end det, man taler om, når man kommer til Bundestag i den tyske hovedstad.

Men Danmark er – om man kan lide det eller ej – uhjælpelig knyttet til Tyskland, når det drejer sig om at komme fra Danmark og ud i Europa. Derfor vil jeg lægge vægt på at knytte mig så tæt som muligt til de tyske myndigheder, for det er hos dem, vi skal have tilladelsen til at komme på vejene, til at komme på jernbanerne, til at få flyveruterne oprettet. Tyskland er i en nøgleposition, og jeg vil gerne sige, at når man efterlyser perspektiv og efterlyser samarbejde og efterlyser det europæiske, så fører vejene fra Norden til det europæiske kontinent enten uden om eller gennem Danmark, men de fører i hvert fald igennem Tyskland.

Jeg må også takke hr. Ikast for hans helt uventede rosende bemærkninger.

Må jeg så til hr. Ole Henriksen sige, at jeg synes ikke, at vore synspunkter er så forskellige, som man måske gerne vil gøre dem til. Jeg er ikke hader af Plan 2000; jeg synes, den er rigtig. Jeg er heller ikke hader af den kollektive trafik. Jeg mener, at den kollektive trafik skal være så tillokkende, at trafikanterne vælger den kollektive trafik. Jeg bor det meste af min tid her i hovedstadsområdet; jeg ved godt, hvor svært det er. Men jeg ser jo også, at når folk kommer til forhandlinger inde i ministeriet om den kollektive trafik, når de ikke frem til tiden, fordi de sidder fast på motorvejen.

Det er altså et spørgsmål, om man vil bruge den kollektive trafik, fordi den er tillokkende, og det synes jeg vore bestræbelser skal gå ud på.

Jeg kan ikke lide, at man er bedredende, for kollektiv trafik er ét i Københavnsområdet, men noget helt andet i Øster Brønderslev eller i Skjern eller de steder i Danmark, hvor man taler om, at vi skal bevare landsbysamfundene, at vi skal sørge for at have sikkerhed, at vi ikke får øde områder, og at der skal være en tilværelse dér, som er god for de mennesker, som nu vælger den form for tilværelse. Dér er man knyttet til sit personlige befordringsmiddel på en helt, helt anden måde, end man er her i Københavnsområdet.

Hr. Ole Henriksen spurgte, hvad det kostede at transportere henholdsvis på veje og på jernbaner, både personer og gods. Det er et af de

[Trafikministeren]

spørgsmål, som det udredningsarbejde, vi sætter i gang, vil give svar på. Må jeg i den sammenhæng sige, at vi jo ikke er helt selvbestemmende for den afgiftspolitik, som vi vælger. Vi må se på, hvad der sker i Europa. Jeg synes, det er forkert, at man skal køre fra det halve af Jylland f.eks. over grænsen for at tanke op dér, fordi det er billigere. Det er spild af ressourcer.

Jeg mener, at oliepriser, benzinpriser, vægtafgifter og slid på vejene alt sammen må ses i én stor sammenhæng, og det er det, jeg håber at få svar på, når vi bliver færdige med udredningsarbejdet.

Jeg mener ikke, at hr. Helge Sander formulerede nogle spørgsmål, som jeg bør svare på, men jeg vil gerne til hr. Dohrmann sige, at jeg er i den lykkelige situation at kunne sige, at præcisionen vokser i DSB, at rentabiliteten vokser i DSB, og jeg mener også at vide, at generaldirektøren på et pressemøde i formiddags har præsenteret den nye køreplan, som er mere brugervenlig end nogen, vi nogen sinde før har præsenteret for kunderne. Det synes jeg skal være sagt i en diskussion om det største firma inden for Trafikministeriet.

Hr. Arne Melchior formulerede nogle spørgsmål om vejafgifter som brugerbetaling, som jeg tidligere har været inde på og derfor mener at have besvaret.

Hvad angår filosofien med salg, vil jeg sige, at hvis det er sådan, at man er trafikminister og man har nogle værdier, som man ikke har brug for, så ved man jo også, at der er andre inden for den samme regering, som har lyst til at få provenuet af disse værdier over i en anden kasse end Trafikministeriets. Men man kunne også forestille sig, at trafikministeren var interesseret i, at de værdier blev brugt til at købe nogle flere IC 3-tog eller til at lave noget mere moderne på et eller andet af trafikområderne. Ja, det kunne såmænd også være de midt- og vestjyske veje eller måske noget tredje eller fjerde oppe i Vendsyssel, hvis der er behov for det.

Men provenuet mener jeg i hvert fald bør komme trafikken og moderniseringen af trafikken til gode. Det er det, jeg har givet udtryk for på min beskedne og måske ikke altid lige fikse måde.

Storebæltsaftalen har jeg forstået, og den skal jeg ikke kommentere. Jeg mener, at den ligger godt nedfældet i et dokument, som er til stede her i salen. Jeg har undersøgt i ministeri-

et, hvordan dette dokument er blevet til. Man har fortalt mig, at man har siddet i måneder og flyttet kommaer og skiftet ord ud og rettet til i sætninger, inden man er kommet til det slutdokument, som altså danner baggrund for aftalen om Storebælt. Hvad der så er sagt over kaffen eller over de danskvand, som vi drikker alt for mange af i ministeriet, det har jeg selvfølgelig ikke nogen mulighed for at vide. Jeg er glad for, at mine forgængere kan oplyse mig derom.

Jeg mener, jeg til hr. Arne Melchior også har talt om de europæiske dimensioner.

Derimod vil jeg gerne til fru Inger Stilling Pedersen sige, at jeg misunder ikke folkepensionisterne, at de kører til halv pris. Men jeg har lov til at stille et spørgsmål, nemlig om det er DSB, der skal betale det. Jeg har også lov at stille det spørgsmål, om ikke det i højere grad skulle være Folketinget, der betaler for de frikort, som folketingsmedlemmerne har. Hvorfor skal det belaste DSB's budget? Man stiller krav til DSB om at få balance i regnskabet, men hvorfor skal man så fra statens, fra Folketingets, fra lovgivernes side forlange nogle gratis ydelser fra DSB, som måske hører hjemme et helt andet sted på finansloven? Det er blot det, jeg har givet udtryk for; det er et forretningsmæssigt princip, hvis man bærer sig ad på den måde.

Jeg må til fru Tove Lindbo Larsen sige, at det er alvorligt ment, når jeg taler om hovedstaden og de problemer, som er knyttet til hovedstaden, og hvis man ikke ligefrem går med bind for øjnene, kan man jo opleve, at hovedstaden har nogle trafikproblemer, som man ikke har andre steder i landet. Hvordan vi løser dem, skal jeg ikke kunne sige i dag, men jeg har kastet nogle tanker ud.

Jeg mener selvfølgelig, at S-togene trænger til fornyelse. Jeg ved også, at der er noget, der hedder Røret, det har man belært mig om, og at Røret sætter en grænse for, hvor meget S-togs-trafik der kan komme igennem. »Og hvis du vil videre,« siger jeg til mig selv – det er jo den eneste, jeg har lov til at tiltale på den facon – »så er du altså nødt til at få en anden forbindelse end Røret,« og dér ligger der jo i Plan 2000 og i ministeriets planlægningsafdeling en skuffe fuld af ting, som det ville være meget spændende at prøve på at sætte i gang. Jeg ved ikke, om det alt sammen nås i min tid; jeg ved ikke, om bevillingerne kan skaffes, men jeg kan sige, at jeg har viljen til at prøve, om vi ikke på en eller anden

[Trafikministeren]

måde kan finde en ordning på det største trafikmæssige problem, vi efter min opfattelse har, nemlig det storkøbenhavnske område.

Når jeg nævner det med Amager, er det, fordi det har relation til den konkurrence, som vi givetvis er inde i med udbygningen af lufthavnen oppe i Stockholm. Jeg ønsker stadig væk, at Kastrup skal være centrum for det nordiske SAS, og jeg er da ikke blind for, hvad det vil betyde, at man på 2 timer med IC 3-tog kunne bringe passagerer fra Århus til København, eller at man med dem kunne komme fra Lund eller fra Hässleholm eller fra andre steder i det sydlige Sverige. Men vi skal jo i en forhandlingsposition over for svenskerne, og derfor vil det nok være uklogt at sige, hvad der er mit oplæg.

Jeg har forstået, at der skal foregå en diskussion om Øresundsforbindelsen i svensk LO i denne sommer, og dermed i det svenske Socialdemokrati, og den vil jeg afvente meget opmærksomt, men perspektiverne i det mener jeg at jeg er i stand til at se. Jeg vil gerne takke fru Tove Lindbo Larsen, fordi hun gav mig anledning til netop at gøre opmærksom på disse ting i mit svar.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tager en kort bemærkning, fordi jeg ikke har mulighed for at gå ind i den ordinære talerække, og jeg vil jo gerne takke trafikministeren for, at han svarede mig i denne omgang, og så beklage, at jeg åbenbart har et så umuligt sprog, at det kniber for ministeren at svare, når jeg spørger ham direkte. Jeg foreslår, at jeg sender min tale over i Trafikministeriet og får streget ind, hvad det var for noget, som gjorde, at ministeren måtte holde sig på sin plads, så jeg fremover ikke kommer i en så ulykkelig situation, for det ville jeg være meget ked af skulle ske én gang til.

Jeg vil så føje til det, ministeren sagde her, at det var meget positivt at få at vide, at man er opmærksom på, at det danske jernbanesystem skal bindes ind i det europæiske, men ministeren brugte et argument, som ikke kommer til at gælde i Danmark, nemlig det, som bruges i resten af Europa med god grund: trafikthæthed, overopfyldning. Det problem har vi ikke i Danmark. Det danske vejnet kan tåle op imod den fordobling, som der trues med, eller hvad man

nu kalder det, inden for de næste 20-30 år. Derfor presses vi ikke til at lave den ekstra udbygning, som Vesttyskland og Frankrig tvinges til.

Det er derfor, der er al mulig grund til at frygte, at når det blot er inertien, der slår igennem, så får vi ikke det velfungerende system, vi skulle have, og som vi skal have nu, hvis der fra svensk side, fra vesttysk side først og fremmest skal bygges ind i det danske system, som ministeren i øvrigt så rigtigt gjorde opmærksom på.

Det er selvfølgelig meget betryggende, at vi nu hører, at man ikke vil myrde DSB, og det kan jeg nu høre raden rundt at der åbenbart er stor opbakning til ikke at ville gøre. Men det, der lå bag min tale, var såmænd, at det oven i købet ikke er tilstrækkeligt, for selv om DSB får sine investeringer, er chancen for, at de klarer sig, stadig væk meget behersket.

Her vil jeg så en sidste gang komme med et suk over, at man på grund af de mange og lange forhandlinger bag Storebæltsaftalen føler sig fuldstændig afskåret fra at drøfte den - ikke med henblik på at standse den, men for at prøve at se den i en både økonomisk og miljømæssig sammenhæng og se, om den er i stand til at leve op til de internationale transportsystemer, som kommer i resten eller i store dele af Europa. Jeg er altså stadig væk bange for, at vi bliver en motorvejslomme, hvis ikke der sker noget mere aktivt.

J. K. Hansen (S):

Jeg vil gerne som ordfører for forespørgerne takke for den debat, vi har haft om denne forespørgsel vedrørende DSB's Plan 2000 og den faste forbindelse. Jeg synes, vi har haft en god debat og har fået belyst en række problemer omkring statsvirksomheden DSB, altså jernbanedrift i almindelighed, og jeg kan også glæde mig over at konstatere, at der her i Folketinget er flertal for et DSB, en statsvirksomhed, der får mulighed for at leve op til de krav, som vi forventer opfyldt igennem Plan 2000. Det vil jeg godt sige tak for.

I betragtning af mine måske efter mit temperament lidt uvenlige bemærkninger til ministeren i første omgang vil jeg også godt sige tak til ministeren, fordi han nu i anden omgang i svarene ligesom lukkede lidt mere op. Jeg forstod det således, at der nok skulle være mulighed for, at vi kunne komme til at tale fornuftigt sammen om dette emne.

[J. K. Hansen]

Jeg kan i hvert fald sige til ministeren, at skulle han have brug for hjælp eller assistance fra det store oppositionsparti, så har vi nogle, synes jeg selv, gode tanker og gode ideer. Og hvis ministeren skulle finde på at invitere os til en forhandling, når han nu får analyseret forholdene – det er ministeren i sin fulde ret til – så vil vi naturligvis tage imod en sådan invitation.

Jeg har et par bemærkninger til ordførerne. Først til ordførerne for de to regeringspartier De Konservative og Venstre, som begge to har bekræftet aftalen om den faste forbindelse. Det kommer vi jo også til at gøre om et øjeblik. Det er for så vidt i orden, men selv om man sidder som ordfører for et regeringsparti, synes jeg nu godt, man kunne have gjort lidt mere ud af den plan, som man selv har været med til at godkende og arbejdet med gennem flere møder i ministerens rådgivende organ, Jernbanerådet. Man kunne godt have trukket nogle ting frem fra denne plan.

Hr. Helge Sander drog Plan 2000's afsnit 9 om økonomien frem, hvor der står, at ideen bag Plan 2000 er at skabe et bedre og billigere DSB, og det sker gennem et systemskifte, som er det mest omfattende siden åbningen af Lillebæltsbroen og lanceringen af lyntog i 1930'erne. Hr. Helge Sander har måske ikke hørt det, men hvis hr. Helge Sander vil gøre sig den umage at læse fortrykket på et senere tidspunkt, er det faktisk det samme, vi sagde fra Socialdemokratiet. Vi er også meget opmærksom på økonomien omkring DSB, så her er vi enige.

Jeg har et par bemærkninger til hr. Dohrmann. Og dog, det har jeg egentlig ikke. Det er mere, for at det, som hr. Dohrmann kom frem med, ikke skal stå og hænge i luften. Men jeg kan sige, som jeg hørte for nylig i Nordisk Råd i Stockholm, da der kom en kommentar fra en klog, ældre herre. Han var for resten fra norsk Høyre, men de kan da godt være kloge også i Høyre og i Norge. Det var en kommentar til nogle udgydelser, som hr. Dohrmanns partifælle hr. Poulsgaard var kommet med. Vedkommende sagde, at det slet ikke var for hr. Poulsgaards skyld. Han ville ikke komme og give hr. Poulsgaard gode råd, og jeg vil såmænd heller ikke prøve på at manuducere eller forklare hr. Dohrmann problemerne eller tallene omkring DSB, for hvad skulle det egentlig nytte? Derimod må det være rigtigt, at vi får tingene trukket frem her, således at det, som hr. Dohrmann kom med, ikke bliver hængende.

Hr. Dohrmann siger, at vi i Socialdemokratiet kun er ude på at give flere midler til DSB. Nej, det er vi faktisk ikke. Lad os se på tallene for finansloven 1989 og også de efterfølgende BO-år, som jo er rettet ind efter DSB's Plan 2000. Vi i Socialdemokratiet har i øvrigt ikke været med i disse forhandlinger. Jeg ved, hr. Dohrmanns parti var med i finanslovforhandlingerne, men jeg ved ikke, hvor meget de fik ud af det. I hvert fald stemte de jo imod finansloven. Men hvis vi havde været medinddraget i forhandlingerne, kunne vi faktisk have støttet de tal, som i dag står i finansloven for 1989 og de efterfølgende BO-år. Vi er altså ikke ude efter at få flere midler til DSB, men vi er ude efter at følge de tal, som nu står i finansloven for 1989 og efterfølgende BO-år.

Jeg ved godt, at regeringen måske havde nogle andre mål, men den kom jo ikke igennem med disse mål. Tværtimod endte forhandlingerne – hvem der så var med i dem for 1989 og overslagene for de følgende år – med, at man fandt en løsning på DSB's investeringsbehov i forbindelse med Storebæltsforbindelsen og i forbindelse med Plan 2000. Det vil vi godt være med til at støtte, og der er altså ikke tale om, at vi absolut skal have flere midler. Men vi vil have, at de midler, der nu engang er afsat, også bliver anvendt.

Jeg vil gerne takke hr. Larsen-Ledet for de betragtninger, som hr. Larsen-Ledet kom med. Der var en forskel, synes jeg nok, på hr. Larsen-Ledets tale og så ministerens svar, og det skal jeg ikke klandre hr. Larsen-Ledet for, og jeg har også læst, at de udtalelser, som hr. Larsen-Ledet er kommet med omkring besparelserne for DSB, bakkes fuldt ud op af Det Radikale Venstre i en pressemeddelelse, og det synes jeg er i orden.

Endelig skal jeg sige, at jeg er fuldstændig enig med hr. Arne Melchior i de betragtninger, han kom med omkring salg af aktiviteter og fast ejendom inden for DSB.

Ole Henriksen (SF):

Man kunne fristes til at drage den slutning efter at have hørt de fleste ordførere herinde – det gælder ikke Fremskridtspartiets ordfører, det gælder i øvrigt heller ikke ministerens tale – at der her ligger en bekræftelse på, at man vil støtte Plan 2000, som DSB har fremlagt. Der er jo fremsat en lang række udtalelser, som kun

[Ole Henriksen]

kan bekræfte det, og som i virkeligheden står i modsætning til indholdet af ministerens svar på forespørgslen.

Nu kan jeg forstå, at regeringen og formentlig også andre partier får en frist på 2 måneder til at sætte tal på disse besparelsesplaner, så vi i slutningen af maj kan se, hvor det er, man vil skære ned.

Jeg synes, at de ting, som ministeren har fremført i sin tale, helt klart indicerer, at nedskæringer er der altså på vej, og jeg synes, det er rimeligt også herfra at advare Socialdemokratiet mod at gå med ind i nogle nedskæringsfelttog over for DSB. Jeg ved ikke, om det er rigtigt forstået, men det kunne jo godt opfattes af det dagsordensforslag, som hr. J. K. Hansen har fremsat, at man er indstillet på allerede nu at gå i gang med at drøfte finansloven, og at man allerede har ting på skinner også med hensyn til, hvad der skal foregå på DSB-området.

Jeg kan sige kort om det dagsordensforslag, der foreligger, at det jo ikke er en dagsorden, der handler om Plan 2000. Den bekræfter heller ikke, at man skal støtte og videreudvikle DSB. Det handler det jo ikke om. Det er simpelt hen kun en bekræftelse på Storebæltsforliget, og at vi i løbet af 2 måneder skal have sat nogle tal på besparelserne.

Jeg kan på SF's vegne sige, at vi selvfølgelig ikke kan stemme for denne dagsorden. Vi har som bekendt ikke tilsluttet os Storebæltsforliget. Vi har støttet, at man gennemfører jernbaneløbet, og det vil vi fortsat gøre, men at bekræfte hele forliget inklusive de to nordjyske

motorveje, som også ligger i forliget, kan vi altså ikke deltage i. Vi må altså stemme imod dagsordenen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 33 af J. K. Hansen (S), Ikast (KF), Helge Sander (V), Larsen-Ledet (RV), Arne Melchior (CD) og Inger Stilling Pedersen (KRF)

vedtoges med 82 stemmer (S, KF, V, RV, CD, KRF og Steenholdt (Grøn.)) mod 27 (SF og FP).

Hermed sluttede forespørgslen.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 4. april 1989 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Angående Folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 14.58