

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Tredje behandling af lovforslag nr. L 19: Forslag til lov om ændring af lov om kontrol med arbejder af ædle metaller m.v.**

Af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen).  
(Fremsat 3/10 96. Første behandling 30/10 96. Betænkning 21/11 96. Anden behandling 28/11 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 107 stemmer.

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Tredje behandling af lovforslag nr. L 68: Forslag til lov om ændring af lov om social pension. (Tillæg som følge af stigning i kommuneskat).**

Af socialministeren (Karen Jespersen).  
(Fremsat 14/11 96. Første behandling 15/11 96. Betænkning 27/11 96. Anden behandling 28/11 96. Tillægsbetænkning 28/11 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

Lovforslaget vedtoges med 70 stemmer (S, SF, RV, FP, EL, CD og DF) mod 41 (V og KF).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**10) Forespørgsel nr. F 9:**

**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvilke tiltag vil regeringen tage i denne samling for at øge DSB's muligheder, herunder økonomiske, for at erobre markedsandele i passager- og godstrafik i Danmark i henhold til »Trafikplan 2005«, som er vedtaget af Folketinget i 1992?«

Af Tommy Dinesen (SF) og Jette Gottlieb (EL) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 2/10 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/10 96).

**Begrundelse****Jette Gottlieb (EL):**

Da SF og Enhedslisten i sin tid rejste denne forespørgsel, var det på baggrund af de katastrofale fremtidsudsigter for DSB og især for DSB's godsafdeling. Det var i starten af september måned.

Det ville jo have været rart, hvis vi her i dag kunne konstatere, at regeringen under ansvar for sin egen målsætning om at nedbringe transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-belastning i forlængelse af denne situation havde taget initiativ til at hjælpe den skinnearbejdende trafik, også i erkendelse af at den rammeaftale, som folketingsflertallet i 1994 gav DSB, var alt, alt for stram.

Men sådan gik det ikke. Tværtimod fik befolkningen for godt en måned siden som lyn fra en klar himmel forelagt en fuldt færdig DSB-aftale mellem regeringen og De Konservative og Venstre, en aftale, hvorefter de overskudsgivende dele af DSB privatiseres og bil- og lastbiltaksterne på Storebæltsbroen nedsættes. Aftalen fratager hermed det resterende DSB, dvs. regio-

naltrafikken og godstrafikken, enhver mulighed for at erobre markedsandele fra landevejene.

Denne aftale kom kun én måned efter, at Socialdemokratiet på sin kongres vedtog – og nu citerer jeg – »at Socialdemokratiet er principiel modstander af privatiseringer«. Og senere i samme afsnit står der, »at erfaringerne har vist, at den kollektive trafik varetages bedst af det offentlige.«

Jeg lader det lige synke ned et øjeblik! Situationen er således værre end nogen sinde. DSB's muligheder for at konkurrere med landevejstransporten er fuldstændig fjernet, og nedskæringerne af denne public service-funktion, som det så smukt hedder, er i fuld gang. Taberne er de mange, som ikke har bil, og det kan ikke gentages for ofte, at det faktisk er langt over halvdelen af de danske husstande. Taberne er også de personer, som naivt tror, at socialdemokratiske kongresbeslutninger har nogen som helst gyldighed i forhold til den af Socialdemokratiet førte politik.

På den baggrund og på baggrund af de beslutninger er denne forespørgselsdebat mere aktuel end nogen sinde, for hvad i alverden vil regeringen så gøre?

## Besvarelse

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Det glæder mig, at jeg har fået denne forespørgsel fra Enhedslisten og fra SF. Det giver mig lejlighed til her i Tinget at redegøre for de mange tiltag, regeringen har gjort for at fremtidssikre jernbanen i Danmark og dermed forbedre jernbanens muligheder for at konkurrere med de øvrige transportformer i de kommende år.

»Trafikplan 2005« skabte i øvrigt et ganske udmærket fundament for de initiativer, der nu tages på trafikområdet, herunder for jernbanetrafikken. De tiltag, regeringen foranstalter, er da også i overensstemmelse med »Trafikplan 2005«. Tiltagene er også led i den udvikling, der er sket i de senere år på jernbaneområdet, ikke blot i Danmark, men også i de lande, som vi normalt sammenligner os med.

I 1994 indgik regeringspartierne en aftale om DSB's rammer for perioden 1995-98 med Venstre og med Det Konservative Folkeparti. I aftalen var der en målsætning om at udvikle DSB til en moderne og effektiv transportvirksomhed, så udbudet og kvaliteten af DSB's serviceydelser til stadighed ville modsvare borgernes og erhvervslivets voksende krav.

Den 24. oktober i år har parterne bag rammeaftalen indgået en supplerende aftale om DSB. Aftalen indebærer en gennemgribende ændring af DSB's organisationsstruktur, øgede investeringer i materiel og ny jernbaneinfrastruktur og en løsning af de problemer for DSB vedrørende betalingen for anvendelsen af den faste Storebæltsforbindelse, som fremgik af rapporten »DSB og den faste forbindelse over Storebælt«, der udkom i august 1996, tiltag, der tilsammen skaber et sundt fundament for, at jernbanetrafikken kan vinde markedsandele fra de øvrige transportformer.

De tiltag i organisationsstrukturen, som regeringen foretager i øjeblikket, skal ses som led i den udvikling, der er sket i de senere år på jernbaneområdet, ikke blot i Danmark, men også i lande, som vi normalt sammenligner os med. Jeg kan specielt nævne Sverige, Finland og Tyskland, hvor der allerede er gennemført betydelige ændringer af jernbanernes struktur.

Det overordnede sigte med disse ændringer har været at effektivisere jernbanerne. Et væsentligt element i disse ændringer er at opdele jernbaneselskaberne i en operatørdel og en infrastrukturdel, og denne opdeling indgår da også i aftalen af 24. oktober. Der bliver skabt en klar og entydig adskillelse mellem DSB operatørdel og DSB infrastrukturdel allerede fra årsskiftet.

Som det er Folketinget bekendt, har jeg den 27. november fremsat et lovforslag om oprettelse af statsvirksomheden Banestyrelsen. Dette forslag skal senere i dag til første behandling, og her vil jeg komme nærmere ind på Banestyrelsens funktioner.

DSB skal efter opdelingen udelukkende beskæftige sig med operatørsiden eller billet-sælgersiden, om man vil, og køre tog-siden af jernbanevirksomheden. Som konsekvens heraf har DSB derfor vedtaget en strukturændring, der ligeledes træder i kraft ved årsskiftet 1996-97. Denne ændring er imidlertid kun det første skridt, der skal tages. Senest i 1998 skal DSB, som det fremgår af den politiske aftale, være en selvstændig offentlig virksomhed.

For at skabe endnu større klarhed i forretningsstrategi og overskuelighed i virksomhedens økonomi opdeles operatørsiden i flere selvstændige enheder. En del af aftalen er derfor også, at jeg så hurtigt, som det er praktisk muligt, etablerer DSB Intercity og DSB S-tog som aktieselskaber. Trafikministeriet indgår herefter kontrakter om levering af trafikale ydelser med DSB Intercity og med DSB S-tog.

Senest i foråret 1999 vil fundamentet i den offentlige styring af jernbanernes aktivitet være kontrakter. I kontrakterne aftales omfanget af de trafikale ydelser, kvalitet og serviceniveau og selvfølgelig betalingen herfor. Denne kontraktstyring er et middel til forhåbentlig at sikre større kvalitet til gavn for passagererne.

Et middel til at effektivisere operatørsiden og få flere tilfredse kunder kan være at give flere operatører adgang til jernbanenet. Målet er, at tiltagene kommer passagererne til gode i form af forbedrede trafikale ydelser, og at jernbanen bliver mere konkurrencedygtig i forhold til de øvrige transportformer. Jeg er glad for at kunne sige, at der med aftalen af 24. oktober nu er skabt mulighed for investering i nyt materiel og i ny jernbaneinfrastruktur.

Der er truffet politisk beslutning om at købe 112 nye S-tog. Det var forudsat, at udskiftningen af de ca. 25 år gamle S-tog skulle gennemføres i en takt, der betød, at alle tog var udskiftet i år 2008. Med den nytrufne politiske beslutning bliver levering af de nye S-tog fremrykket med tre år, således at udskiftningen er gennemført i år 2005.

De nye S-tog giver et betydeligt og tiltrængt kvalitetsløft til hovedstadens kollektive trafik. I togene er der flere og mere komfortable siddepladser, der bliver bedre service for kørestolsbrugere, for passagerer, der medbringer barnevogne og cykler, og rejsetiden reduceres med 10-15 pct. i forhold til i dag, alt sammen forhold, der giver S-togene bedre konkurrencemuligheder i fremtiden. Aftalen giver et godt grundlag for, at hovedstadsområdets beboere i fremtiden vil vælge S-toget som transportmiddel.

På investeringssiden i hovedstadsområdet vil jeg nævne, at hovedstadsområdets beboere desuden får glæde af investeringen i en ny infrastruktur. Når vi mødes igen efter julepausen, fremsætter jeg et forslag til lov om anlæg af dobbeltspor på S-togs-strækningen Ballerup-Frederikssund. For øjeblikket er strækningen som den eneste S-togs-strækning betjent med 20-minutters-drift i dagtimerne. Udbygningen betyder, at der kan etableres 10-minutters-drift mellem Frederikssund og København. Der bliver desuden etableret nye stationer, og så bliver det mere attraktivt for beboerne i området at tage toget.

Men det er ikke kun hovedstadsområdets rejsende, der tilgodeses med de tiltag, der bliver iværksat efter aftalen. I forbindelse med ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt

bliver der indsat lyntog mellem København og Århus, og jeg er overbevist om, at åbningen af den faste forbindelse over Storebælt vil få mange rejsende til at benytte lyntoget i stedet for bil eller fly mellem Danmarks største byer. Måske vil det endda gå som i Sverige, hvor det viser sig, at hurtigtog mellem Göteborg og Stockholm er fuldt konkurrencedygtige med indenrigsflyene på samme strækning. Ca. 50 pct. af de rejsende, der tidligere tog flyet mellem disse to byer, vælger nu at køre med de ny hurtigtog.

På strækningen mellem Fredericia og Århus er det imidlertid nødvendigt at foretage en baneudretning for at nedsætte køretiden mellem Århus og København yderligere, og derfor fremsætter jeg til foråret en anlægslov om baneudretning i Østjylland. Desuden skal strækningen elektrificeres.

Baneudretningen og elektrificeringen i Østjylland bliver ikke blot til gavn for fjerntrafikens rejsende; det bliver også til glæde for regionaltrafikken i området.

Endelig kan jeg om store investeringer i jernbaneinfrastruktur nævne, at regeringen vil fremsætte projekteringsforslag om afhjælpning af kapacitetsproblemer på strækningen København-Ringsted. Denne strækning er efterhånden temmelig belastet af den tætte jernbanetrafik til og fra hovedstaden.

Ud over alle de tiltag, der fremgår af aftalen af 24. oktober, vil jeg kort nævne nogle andre forbedringer i togtrafikken, der giver et kvalitetsløft til passagerer. Om få år vil det blive muligt at køre direkte fra Jylland til Kastrup Lufthavn, og når den faste forbindelse over Øresund tages i brug, bliver regionaltrafikken i tog i Øresundsregionen integreret.

Hvis vi vender os mod godssiden, som fru Jette Gottlieb var inde på for et øjeblik siden, er målet med rammeaftalen for 1995-98 for DSB Gods at vurdere, om de økonomiske forudsætninger er til stede for at omdanne DSB Gods til et aktieselskab.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at økonomien i DSB Gods langtfra er så god, som man kunne ønske det. Hovedindsatsen på godsområdet er at styrke godstransporten dér, hvor jernbanerne er bedst egnede. Her sigtes især på transport af gods i større mængder og over lange afstande og dér, hvor det i øvrigt er samfundsøkonomisk og miljømæssigt velbegrunder. DSB Gods har selv taget nogle initiativer med en strategiplan.

I første omgang er indsatsen rettet mod en genopretning af økonomien. Underskudsgivende kunder skilles fra, og kundeservice forbedres for de aktiviteter, der kan hvile i sig selv eller give overskud. Internt i organisationen foretages der omkostningsreduktioner af aktiviteterne, al lastbilkørsel udbydes inden 1. februar 1997.

DSB-ledelsens beslutning betyder, at DSB Gods bliver effektiviseret og dermed i fremtiden bliver bedre rustet til at konkurrere med de øvrige transportformer på godsområdet.

Med aftalen af 24. oktober har de politiske partier leveret et godt fundament til styrkelse af jernbanens rolle i den danske trafikstruktur. Nu må DSB vise, at virksomheden er i stand til at få gavn af de nye rammebetingelser.

## Forhandling

### Tommy Dinesen (SF):

Først tak til trafikministeren for en lidt rosenrød beskrivelse af den aftale, der er indgået med V og K.

Vi havde et møde i Jernbanerådet for ikke så længe siden, hvor samtlige medlemmer vedtog at sende en henvendelse til trafikministeren om, at forhandlingen om den aftale, der skulle laves vedrørende DSB, blev med deltagere fra samtlige partier i Folketinget, og denne udtalelse var jo dårlig sendt over til ministeren, før vi ikke så ministeren i en 14 dages tid, hvor der blev forhandlet med V og K.

Det er det i hvert fald ikke blevet bedre af, og det er min helt klare holdning, at de sidste 10-12 års forhandlinger med Venstre og De Konservative på DSB-området har medført, at DSB på mange områder slet ikke er kommet derop, hvor det burde være.

Jeg manglede hos trafikministeren, selv om jeg har sagt tak, f.eks. den argumentation, man altid bruger, når man laver aftaler V og K, nemlig at man tror, man kan gøre det, som hedder at udvikle DSB til en moderne og effektiv virksomhed. Og hvad betyder det så? Jo, for et par år siden betød det, at der skete 1.200 fyringer inden for DSB. I den nye aftale forventes der 2.000 fyringer.

Når man nu som daglig pendler bruger 3-3½ time om dagen i togene, ved man i hvert fald, at det er nok ikke fyringer, der er behov for; tværtimod er det nok nogle flere folk i togene og også nogle flere folk til at reparere togene. Jeg kan

garantere for, at i 90 pct. af de togstammer, der kører fra København, er det i hvert fald sådan, at enten fungerer nogle af dørene ikke, eller også er nogle af toiletterne lukket. Sådan er det fast, og det kan man ikke fyre sig ud af, hvis man vil yde en bedre service over for kunderne, og det tror jeg alle ved.

En anden ting, som ministeren ikke omtalte, og som jeg mener er et af de alvorligste anslag, der er gjort mod DSB, er takstnedsættelsen på Storebælt, hvor man godt kan se, at Venstre og De Konservative har hårde forhandlere på det her område. Jeg regner med, at næste gang der er generalforsamling i Vogmandsforeningen, inviterer de gerne hr. Svend Heiselberg og hr. Kaj Ikast, og der vil der være stående ovationer, som det hedder, i en 5-10 minutter i bedste sovjetstil. Aldrig har man fået lavet så meget godt – i anførselstegn – som at sætte priserne for lastbiler ned. Det, der tales om, er altså en stor lastbil med anhænger og hele tjavsen. Der har været mange priser fremme; der har været sagt noget med 600 kr., og der er nogle, der går under den pris.

Hvis en lastbil kan komme over Storebæltsforbindelsen for 600 kr., er der ikke ret meget for DSB Gods at gøre. Og så er de pæne hensigtserklæringer, der står i aftalen, ikke ret meget værd, hvis de er noget værd i det hele taget. Man kan godt lade være med at snakke om privatisering. Ja, det er det måske, for det er jo lastbilerne, der kommer til at overtage det hele. Men de store fine planer, man havde fra DSB Gods' side om at lave en godslandevej fra Taulov til Høje Tåstrup, hvor godset flere gange om dagen bare skulle drøne igennem tunnelen og videre til bestemmelsesstedet, hvor så lastbiler overtog det hele, det tror jeg ikke mere på kan lade sig gøre.

Det er jeg ked af, det er jeg meget ked af, for taberen her bliver miljøet. Det vil betyde, at væsentlig flere lastbiler i fremtiden vil bruge Storebæltsforbindelsen. Det er jo sådan, at man har, kan man sige, et fast kundebagland, hvis man bruger Storebæltsforbindelsen. Før i tiden, da forslaget om de faste forbindelser blev vedtaget, regnede man med, at det var Vejleområdet og så Sønderjylland og Fyn, der ville bruge de faste forbindelser over Storebælt.

Nu kan man roligt udvide det, således at det går op omkring Aarhus, og det betyder altså, at de færgeruter, der er, får et ordentligt knald på brillen, som det vistnok hedder, og sådan et rederi som Mols-Linien, som er et af dem, man

har udset til at skulle klare sig i fremtiden – de har lige investeret 1,2 mia. kr. i nyt færgemateriel – er i hvert fald sure på politikerne. Ja, de er dybt skuffede. De har nemlig investeret, og det har de danske værfter også fået noget ud af. De har investeret med baggrund i, at de stolede på bropolitikkerne. Det kan de altså ikke, kan man konstatere.

Det er selvfølgelig i orden, at man slår bro- og jernbanedelen sammen i en fælles økonomi. Det har SF foreslået før, men som generaldirektør Hassenkam har sagt for ikke så længe siden – det var i Erhvervsbladet – er det sådan, at hver gang DSB skulle bruge den faste forbindelse på Storebælt og de tjente 1 kr., skulle de af med 2. Så derfor var der ikke meget business i den del af det.

Det viser sig også i en rapport, vi har fået tilsendt her i Folketinget i august, som er lavet af Trafikministeriet. Der begynder man at gøre op med alle de tal, der ligger, og hvad viser det sig? Jo, der viser sig noget, som ikke kan forbavse mig. Jeg har tit sagt, at når et af de dér konsulentfirmaer, som man bruger – man har brugt dem både på Øresund og på Storebælt – bliver bedt om at løse en opgave, så kommer de altid tilbage med det, som de, der har bestilt varen, vil have. I det her tilfælde sagde de, at der var 8, 9, 10 millioner passagerer, der vil bruge togtunnelen, og hvad viser rapporten? Den viser, at der måske endnu er 6 millioner passagerer, der vil bruge togtunnelen.

Derfor hænger det ikke sammen, og ikke et eneste sted i denne aftale er passagererne nævnt. Hvad med togpassagererne? Hvorfor er det alene lastbiler og personbiler, man lefler for? Det er simpelt hen, fordi bilismen her i Danmark er den største lobbyistvirksomhed, der findes, og der er ikke nogen politikere, som skal genvælges, der tør kritisere den. Det er sådan, det ligger, og det er det samme med benzinpriserne.

Så skal jeg hidse mig lidt ned og sige, at der jo også er noget på plussiden. I SF har vi selvfølgelig ikke noget imod, at der sker en opgradering af hovedstrækningen og elektrificeringen af København-Ringsted – vi har også fremført, at det er et akut behov, der her ligger – således at flaskehalsproblemerne i hvert fald ikke bliver så markante, som de har været før. Det er noget med 5 mia. kr., der er andre muligheder for at lave noget, men det er vi med på.

Vi er også med på, at S-togene bliver fremmet. Vi mener, det er en god ting. Det er sådan noget med 7 mia. kr. Også her er vi fuldstændig enige i det, der ligger i aftalen.

Låntagning har vi før fremsat forslag om. Vi synes, det er udmærket, hvis man kan gå andre steder hen og tage lån til de områder, det her drejer sig om. Vi vil også godt være med til låntagning, således at de dér røde regionale plim-sollere, der kører på nogle af de regionale strækninger, kan blive udskiftet. De er simpelt hen en skændsel for DSB.

Frederikssundsbanens dobbeltspor har vi også bakket op, og rammeaftalen om privatbanerne var vi med i forrige gang, så vi går ud fra, at vi bliver inviteret, når den igen skal diskuteres. Sidste gang var vi med til sammen med Socialdemokratiet og CD, at der blev afsat adskillige hundrede millioner kroner til nyt materiel på privatbanerne, og det er vi selvfølgelig glade for, også fordi det meste af det oven i købet er dansk materiel.

Til slut vil jeg godt sige, at SF fremsatte et forslag i sidste samling om, at de nordjyske motorveje skulle man lade være med at udbygge. Der var en besparelse på i hvert fald over 1 mia. kr. Og hvad var det, vi fik at vide? Vi fik at vide, at man holder en aftale. Vi ville godt bruge pengene til udbygning af nogle motorveje eller motortrafikveje, hvor der er store færdselsuheld, og vi fik at vide, at det kunne man ikke, for vi holder en aftale.

Når jeg ser, hvordan Storebæltsaftalen har været før, og hvordan den er i dag, vil jeg godt sige, at den Storebæltsaftale holder overhovedet ikke mere. Derfor kunne man lige så godt sige: Lad os stoppe de dér nordjyske motorveje og bruge pengene til noget mere fornuftigt.

Det vil vi dog ikke fremsætte forslag om, for det vil være sådan noget, som måske ikke ville blive taget særlig alvorligt, selv om vi mener, det er alvorligt.

Men jeg skal her fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Det konstateres, at de flerårige aftaler, der er indgået mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti – herunder specielt de store takstnedsættelser ved person- og lastbilers brug af Storebæltsbroen – gør det umuligt for DSB at opnå de forventede markedsandele som forudsat i »Trafikplan 2005«.

På den baggrund opfordres regeringen til at fremlægge en handlingsplan for, hvorledes bane- og skibsdriften alternativt sikres markedsandele af person- og godstransport med

henblik på at opfylde CO<sub>2</sub>-målsætningen i »Trafikplan 2005«.

Derefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«  
(Dagsordensforslag nr. D 32).

#### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandling.

#### Søren Hansen (S):

Forespørgerne fik svar på deres spørgsmål, da regeringspartierne, Det Konservative Folkeparti og Venstre for få uger siden indgik aftalen om et supplement til rammeaftalen. Det er ikke sikkert, at de pågældende partier var enige, men svaret på, hvad man ville gøre fra regeringens side, fik man ved den lejlighed, fordi der dér skete det, at et meget stort flertal her i Folketinget besluttede sig for de politiske, de økonomiske og de organisatoriske rammer, der skal gælde for jernbanetrafikken. Følgelovene er til første behandling her i dag.

I øvrigt mener Socialdemokratiet, at det herefter er op til DSB's styrelse og direktion, der jo nu har erstattet den store DSB-bestyrelse bestående af 179 MF'ere, at forvalte de klart forbedrede muligheder, som DSB har fået i kraft af investeringsprogrammet og i kraft af den takstpolitik, der samtidig er besluttet, når det gælder Storebælt.

Jeg hørte, at forespørgernes ordfører interesserer sig meget for den ene del af den prisreduktion, som har fundet sted. Det var nu godt nok kun for den mindste, den, der handler om 20-pct.s-reduktionen. Den, der handler om mere end 50-pct.s-reduktionen, hørte vi ingenting om. Den synes jeg nu er mere vigtig, og i hvert fald er den mere vigtig for den kollektive trafik, også fordi den er så stor, som der her er tale om.

Men for at det her skal lykkes, er der to forudsætninger, der skal opfyldes. Den ene forudsætning er, at Folketinget nu giver DSB's styrelse og direktion mulighed for uden indblanding i både stort og småt at løse deres opgave. Den anden forudsætning er, at DSB's ledelse, styrelse og direktion, lever op til det ansvar, som de nu har fået for at opbygge et moderne, effektivt og konkurrencedygtigt alternativ til fly, lastbiler, busser og privatbiler. Mulighederne er der. Nu skal de udnyttes.

Dagsordenen, som nu er foreslået, konstaterer højt og flot, hvordan fremtiden vil komme til at se ud, men man glemmer altså også, sådan hørte jeg det i hvert fald, helt klart de forbedrede muligheder, som den kollektive trafik får på Storebæltsforbindelsen, og da jeg ikke tror på de konstateringer, der gøres gældende i dagsordensforslaget, kan jeg allerede nu meddele, at det kan Socialdemokratiet ikke stemme for.

(Kort bemærkning).

#### Tommy Dinesen (SF):

Jeg ved ikke, om hr. Søren Hansen ikke har hørt så godt efter, eller om jeg har udtrykt mig uklart. Jeg sagde netop, at der ikke står nogen steder i aftalen eller i lovforslagene, hvad passagerprisen bliver for brug af den faste forbindelse. Det er naturligvis rigtigt, at DSB skal betale mindre for brugen, det ved jeg godt, men der er jo ikke nogen, der har interesseret sig for, hvad passagerprisen er. Derimod har alle interesseret sig for lastbilprisen. Det er jo det, det drejer sig om. For hvem? For vognmandsgeneralforsamlingen selvfølgelig. Halleluja!, siger de alle sammen.

Selvfølgelig bliver den kollektive trafik bedre, men spørgsmålet er, om den bliver god nok. Ifølge den rapport, der er kommet frem, og som jeg går ud fra at hr. Søren Hansen også har læst, kommer der altså ikke så mange passagerer med, som man havde forventet fra starten, og som Cowiconsult, eller hvad alle de her selskaber nu hedder, tilsyneladende har bildt politikerne ind.

Jeg har altså også omtalt goderne, det gjorde jeg ret meget ud af, for dem er der selvfølgelig også nogle af. Det ville jo være mærkeligt andet.

(Kort bemærkning).

#### Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil godt spørge Socialdemokratiets ordfører, om Socialdemokratiet er af den formening, at en takstnedsættelse for biler og lastbiler har en indflydelse på det antal af biler og lastbiler, der vil køre over Storebælt, eller om den ingen indflydelse har.

Hvis det har en indflydelse – jeg kan lige så godt stille det ledende spørgsmål med det samme – betyder det så ikke også, at man dermed svækker den kollektive transport, fordi de personer, som ellers ville have kørt med den kollektive transport eller have fået deres gods over på skinnerne, netop i stedet for vil køre med lastbiler og med personbiler?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Socialdemokratiets ordfører, hr. Søren Hansen, er en velfungerende og udmærket formand for Jernbanerådet, som jeg også har den ære at være medlem af ligesom flere af dagens ordførere.

På den baggrund var jeg lidt skuffet over, at der slet ikke kom en kommentar til, at den anbefaling – det blev nævnt af enten fru Jette Gottlieb eller hr. Tommy Dinesen – som Jernbanerådet enstemmigt gav trafikministeren om at inddrage samtlige Folketingets partier, fik vi ikke, om jeg så må sige, medhold i. Det er lidt kedeligt, men det er selvfølgelig op til trafikministeren, hvem han vil forhandle med. Jeg har min medskyld, for jeg glemte under de forhandlinger, der foregik i de dér hektiske uger, at sige: Husk nu sådan og sådan.

Men opfordringen er jo givet, stemt om, enstemmigt vedtaget, skriftligt fremsendt. Jeg synes, jeg må benytte lejligheden til at bede hr. Søren Hansen om at sige, at han også står bag den opfordring, og at vi i fællesskab kan opfordre ministeren til, at vi i fremtiden i det mindste forsøger på vejen til et resultat at inddrage samtlige partier i Folketinget, således som vi blev rådgivet om.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Jeg kan bekræfte, hvad hr. Arne Melchior her gør opmærksom på, nemlig at Jernbanerådet på sit sidste møde opfordrede trafikministeren til at inddrage om ikke samtlige så i hvert fald andre partier i forhandlingerne. Det råd gik samme dag videre fra Jernbanerådet til ministeren, men det er jo altså ministeren, der står for forhandlingerne og afgør, hvem der forhandles med. Både hr. Arne Melchior og undertegnede har deltaget i forhandlingerne, og jeg har i hvert fald gjort Jernbanerådets synspunkt, som var meget fornuftigt efter min mening, gældende. Men jeg skal dog tilføje, at jeg godt kan se visse vanskeligheder med at opfylde Jernbanerådets råd, fordi der jo i forhandlingerne også indgik spørgsmålet om Storebælt.

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at det er sådan, at DSB selv er i stand til oven i købet differentieret at fastsætte sine takster, og jeg går ud fra, at man er opmærksom på de muligheder hos DSB, når man skal fastsætte, hvordan man bedst muligt kan gøre sig konkurrencedygtig også på den del af strækningen, som den faste forbindelse over Storebælt repræsenterer.

Jeg er fuldstændig enig med fru Jette Gottlieb i hendes konstatering af, at flere biler alt andet lige ville give mere forurening, men tingene er jo ikke lige. Det kommer lidt an på, hvor de biler kommer fra. Hvis de ikke tager over med katamaranen, men i stedet for kører over den faste forbindelse, sparer vi meget på miljøet. Hvis passagererne vælger en privat bil frem for et fly, spares der meget på miljøet. Vi skal altså veje den relativt beskedne reduktion i priserne på bilerne op mod den ganske meget større reduktion af den kollektive trafiks passage af Storebælt og de muligheder, som DSB har for også på den strækning at fastsætte fornuftige priser.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Den før omtalte rapport fra august i år af Trafikministeriet peger netop på, at en af grundene til, at der ikke kommer så mange togpassagerer med, altså springet fra 8 millioner til 6,5 millioner, er, at der er for mange, der i fremtiden vil bruge personbilerne. Derfor siger det sig selv, at man vil få et trafikspring på Storebælt betydelig større end det, man havde regnet med, og skylden er selvfølgelig igen benzinprisen. Det står helt klart. Det har forbavset mig, at der tilsyneladende ikke er ret mange folketingsmedlemmer, der har læst denne rapport, og der er heller ikke nogen journalister, der har gjort det. Men dér siges det klart til os alle sammen, hvad baggrunden er for, at den kollektive trafik får nogle tæsk, og det er også derfor, aftalen er lavet om.

Med hensyn til katamaraner: Der er jo forskel på, hvad man bruger katamaranerne til, og hvor de sejler hen. De undersøgelser, der er lavet af Trafikministeriet, viser jo bl.a., at hvis man tager Cat-Link-katamaranen fra Århus til Kalundborg og tager toget videre, så bruger man ikke mere energi, end hvis man tager sydover, altså over Storebælt. Men det er rigtigt, når det er bilerne, man begynder at tale om; så er det noget helt andet.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Logikken er jo fuldstændig forrygende. Først finder man jo ud af, at de ting, man påstod, dengang man skulle have Storebæltsbroen vedtaget, ikke holdt: Privatbilismen stiger væsentlig mere, end man regnede med, og antallet af kollektivt transporterede passagerer falder. Så finder man ud af, at DSB ikke kan finansiere de udgifter, man havde forudsat til Storebælt. Man sætter

dem ned og siger, at for at fastholde balancen – en balance, som man i øvrigt ikke i sine øvrige politiske fremskrivninger ønsker sig – ja, så må man også sætte prisen på bilerne ned.

Så synker den socialdemokratiske ordfører så dybt, at han tillader sig at argumentere med, at det oven i købet er en miljømæssig besparelse, hvis man ser det sammenholdt med katamaranfærgerne. Jamen du milde kineser, det svarer jo til, at man argumenterer for, at først så tillader vi det værste svineri, og bagefter kalder vi det en forbedring, når vi så kører den anden vej rundt. Jamen det er jo helt hen i vejret.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Det er selvfølgelig ærgerligt, at regeringens parlamentariske grundlag, SF og Enhedslisten, ikke synes, det er en god DSB-aftale, vi har lavet. Men nu drejer forespørgslen sig jo ikke om DSB-aftalen, men alligevel så giver forespørgslen jo god anledning til at få sagt, hvad ministeren jo også har benyttet sig af, at vi faktisk har anstrengt os ud fra det politisk mulige for at få DSB til at fremstå som et mere selvstændigt, operationsdygtigt foretagende, der i højere grad skal til at køre økonomisk ansvarligt. Det har efter vores mening været for let for DSB og for lidt inspirerende.

Hver gang de havde økonomiske problemer, så måtte statskassen punge ud med dækning af nye og større underskud. En arbejdsplads, hvor der ingen konkurrence er og for få udfordringer, bliver let en sovepude, der kun kan køre, hvis der fortsat pumpes skatte kroner i virksomheden.

Vi har måttet opleve, at selv om vi havde vedtaget en rammeaftale for 1995–1998, så havde DSB allerede meddelt, at der ville komme til at mangle i nærheden af 1 mia. kr. inden rammeaftalens udløb, hvis der ikke skete nogle ændringer. Det skyldes bl.a., at DSB ikke havde indset eller havde haft mod til at fravælge den underskudsgivende del af DSB Gods. Det er der nu taget højde for i den nye aftale. DSB skal i fremtiden så i højere grad indstille sig på konkurrencen.

Venstre vil som sagt ikke være med til fortsat at øge bevillinger til en hendøende virksomhed, derfor benyttede vi os også af chancen, da vi igen skulle forhandle en DSB-aftale her i oktober, til at stille krav om, at vi fik flest mulige aspekter med i en ny aftale, der pålagde DSB at acceptere konkurrence, udlicitering og privatisering, samt at vi lavede en aftale, der også fik

løst diskussionen om betalingen for at køre over Storebælt, både for tog og biler.

Vi fik samtidig aftalt, at DSB skulle anskaffe sig nyt materiel, sådan at DSB kan fremstå som en moderne og tidssvarende virksomhed, for vi er vel alle enige om, at vi ikke kan undvære den skinnebårne trafik, men vi må også erkende, at al trafik ikke kan foregå på skinner.

Det er nødvendigt, at vi satser ikke blot på skinner, men også på udbygning af vores veje. Vejtransport er og bliver efter min mening den mest effektive og konkurrencedygtige transportform, vi kender og kommer til at kende, men det er alligevel utroligt, at man ikke i Europa investerer mere i alle dele af infrastrukturen.

Aftalen, vi har lavet med regeringen, bidrager trods alt lidt til, at vi er på vej i den rigtige retning. En dansk tilslutning til det europæiske højhastighedstognet vil være en afgørende forudsætning for at erobre nye markedsandele til jernbanerne.

Vi ser, at svenskerne er ved at etablere højhastighedsnet, såvel som at højhastighedsnettet bliver etableret syd for Danmark. Der er brug for, at vi hurtigst muligt knytter os til dette net og etablerer den manglende forbindelse mellem Sverige og Tyskland. Men vi har faktisk taget et stort skridt til, at den lever op til den nye tids udvikling.

Venstre kan som sagt ikke stemme for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

#### **Tommy Dinesen (SF):**

En flerårig aftale drejer sig selvfølgelig om fremtiden. Det siger sig selv.

Jeg vil godt spørge hr. Svend Heiselberg: Hvordan mener hr. Svend Heiselberg, at fremtiden for DSB Gods vil komme til at se ud med de prisnedsættelser, der er på f.eks. lastbiler? Jeg taler altså om fremtiden. Der må være en vurdering, der har ligget til grund, og er det sådan, at hvis DSB Gods ikke kan klare sig med den takstnedsættelse, der er på Storebælt, hvad agter man så at gøre? Vil man så give et tilskud eller noget andet, eller vil man bare lade DSB gå nedem og hjem og lade lastbilerne overtage det hele?

(Kort bemærkning).

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil gerne takke Venstres ordfører for i sin egenskab af regeringens parlamentariske grundlag rigtigt og klart at forklare, hvad det



her drejer sig om. DSB-aftalen handler om at gennemføre konkurrence, udlicitering og privatisering, og det er til en vis grad lykkedes. Det er klart, at Venstre er en af drivkræfterne i det her. Men det er faktisk lykkedes at få det til at fungere i den aftale, der er lavet.

Så hørte jeg også, at Venstres ordfører sagde, at man kunne jo ikke undvære den skinnbare trafik, men det er jo det, vi kommer til at gøre i hvert fald i meget store dele af landet, hvis de konkurrencebetingelser, som vi vel at mærke herindefra er med til at sætte, fortsætter på den måde. Og her taler jeg både om fastsættelse af benzinpriser, fastsættelse af alle mulige former for afgifter og hele det spil, som reelt stiller bilismen væsentligt bedre end den kollektive trafik.

Jeg hørte også, at vejtransporten skulle være det mest effektive. Jamen det er den jo netop på grund af de betingelser, som sættes herindefra, og som Venstre er et af de partier, der går stærkest i spidsen for at sikre ved at favorisere og til hver en tid at favorisere den private bilisme.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Så længe vi har private transportvirksomheder, så er det ikke min opfattelse, at det er rimeligt, at DSB skal fragte gods med statstilskud. Det må gå ud i den fri konkurrence, og det er også det, der sker her i forbindelse med, at DSB's fragtmandskørsel bliver udbudt her fra 1. februar 1997. Og så glæder vi os selvfølgelig til at se, om DSB kan klare sig i konkurrencen med de private, og kan de det, så er det godt.

Vi ønsker fri konkurrence. Vi ønsker ikke at holde hånden over de private, men vi mener, at der skal konkurrence til, og så har vi den opfattelse, at DSB ikke skal have store statstilskud til at fragte gods for private virksomheder rundt om i Europa.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Nej, det vidste jeg godt, at Venstre har den holdning, men jeg var interesseret i at få at vide, hvis DSB Gods – der er nogle hensigts erklæringer om det – ikke kan klare det, lad os sige inden for, ja, det bestemmer hr. Svend Heiselberg selv, en 1-årig eller 2-årig periode med baggrund i den takstansættelse, der er af lastbilernes brug af den faste forbindelse på Storebælt. Hvad så? Betyder det, at DSB Gods så skal nedlægges? Eller hvad har man tænkt sig at

gøre? Og mener hr. Svend Heiselberg, at DSB Gods i f.eks. Taulov og Høje Taastrup har en mulighed i fremtiden og vil kunne overleve denne her konkurrence?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

DSB Gods har store muligheder. De skal bare sørge for at indrette sig under den fri konkurrence, og når de kan klare den opgave, så er der givet dem store muligheder i den aftale, som ligger.

Som det har været nævnt her i dag, så har vi jo rent faktisk nedsat omkostningerne på en 500-600-700 mio. kr. om året for DSB. Hvis ikke det er en god indsprøjtning, som i hvert fald SF og Enhedslisten burde være tilfredse med, så ved jeg rent faktisk ikke, hvad man kan give mere.

**Erik Jacobsen (V):**

Ja, hr. Tommy Dinesen er så bekymret for DSB Gods ...

**Formanden:**

Ja, undskyld. En kort bemærkning skal rettes til den tidligere ordfører. Det er altså til hr. Svend Heiselberg, der skal rettes bemærkninger, eller det skal omformuleres.

**Erik Jacobsen (V):**

Så venter jeg. Tak, hr. formand.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Til hr. Svend Heiselberg: Det er jo rigtigt, og hr. Søren Hansen var også inde på det, at DSB har fået nedsat taksten for brug af den faste forbindelse på Storebælt. Det ved alle. Men det er jo med baggrund i, at DSB ikke kunne betale. Det var det, jeg sagde der stod i Erhvervsbladet, hvor der blev sagt, at hver gang DSB fik en krone ind, så kostede det to. Og baggrunden for, at aftalen er lavet om, er jo, at man ikke kan betale for den faste forbindelse på Storebælt. Så derfor kommer man ikke til at mærke noget til den indsprøjtning. Den stiller dem ganske givet lige. Men det stiller lastbilerne bedre, men det kan jeg forstå, det er det, der er meningen.

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, jeg kunne jo næsten have skrevet manuskriptet til det her, inden jeg gik herhen, og det ville komme til at stå sådan her: Det, der undrer mig

mest i denne forespørgsel, er, hvor vi i Folketinget egentlig har vedtaget, at der skal være en rullende landstrasse fra Taulov til Høje Taastrup. Hvor har vi vedtaget det? Og hvem har nogen sinde bildt nogen ind, at den kunne komme til at køre af sig selv?

Alle undersøgelser viser, at såfremt automobiler skal op på toget og transporteres, skal afstanden være et sted mellem 400-500 km, for at det er rentabelt, og det kan Enhedslisten og SF nu engang ikke lave om på. Det er da den eneste grund til, man har opfundet sådan et eller anden mystisk noget, som skal køre den strækning. Hvem tror man vil benytte den? Ingen. Helt naturligt. Køre- og hviletidsbestemmelserne ødelægger den slags systemer. Hvis man kender hviletidsbestemmelserne og køretidsbestemmelserne og så begynder at hænge dem ud i 4 timers stræk, så duer det jo ikke. Nå, men det skal jeg forklare hr. Tommy Dinesen en anden dag.

Det, det drejer sig om her, er: Hvad er det, der vil hæve den kollektive trafik? Det er Storebæltsforbindelsen, det er Øresundsforbindelsen, og hvis hr. Tommy Dinesen spørger mig, så også gerne en Femerforbindelsen. Det er jo det, der hæver den kollektive trafik, for så kommer vi ud på de afstande, hvor den kollektive trafik kan bruges.

Og så kan jeg ikke forstå, at man falder over en enkelt post i den prisfastsættelse, der er, og siger, at det er blevet for billigt. Vel er det ej for billigt. DSB og færgetrafikken har været for dyr alle årene. Det er jo det, der er tilfældet. Prøv en gang at se på, hvad andre broer rundt omkring i verden koster, så vil hr. Tommy Dinesen møde nogenlunde de samme priser.

Hvis man ser på prisreduktionen, så skal DSB betale 525 mio. kr. Så er der nogle, der siger, at man skulle give to kroner ud, for hver gang man tjente en krone. Jamen hvad gjorde man? Så ejede man det også i løbet af 30 år. Hvorfor vil hr. Tommy Dinesen ikke fortælle vælgerne, at DSB havde ejet broen, hvis de havde betalt to kroner, hver gang der kom én ind? Det var jo forskellen, og det ville man ikke. Så fik man dette eksempel her, en virkelig prisreduktion, og jeg er helt sikker på, at når vi kommer til Øresundsaftalen, så hører vi det samme fra venstrefløjpartierne. Men uanset det, så kommer der et løft til den kollektive trafik, heldigvis, for desto større afstande, desto større chancer har den kollektive trafik. Småkørslen hjælper jo ikke noget. Hvis man skal have godset på skinner, så ved hr.

Tommy Dinesen udmærket godt, at det er rangeringerne, der koster penge, og at det er afstanden, der giver indtægter.

Derfor er der i så lille et land som vores grænser for, hvor meget DSB Gods kan tjene ind, og derfor må man have den realistiske holdning til det, at hvis der er en masse tomkørsel og derfor en meget lille økonomisk gevinst og på grund af tomkørslen antagelig overhovedet ingen miljøgevinst, så skal man da ikke forfægte noget, der ikke passer.

Og i den diskussion er jeg bange for, at man har glemt at se på, hvordan udviklingen for de nye lastbiler egentlig er med hensyn til den miljøforurening, som vi selv har stillet krav om skal reduceres med 60 pct. pr. 1. januar 1997. Det har man fuldstændig glemt.

Og for de nye togs og lastbilers vedkommende er det nu sket, og de skal se ud på en bestemt måde. Men det er ikke sket for godstogenes vedkommende; de forurener lige så meget, som de gjorde for 5 år siden, men det gør lastbilerne heldigvis ikke.

Så jeg vil sige det rent ud, som det er: Jeg synes, vi har fundet en aftale, der giver DSB dynamik, for nu består DSB af små enheder, som kan overses, og hvor ingen kan gå og gemme sig i krogene, og så får vi helt nye S-tog, som er de mest miljøvenlige, der overhovedet er lavet i Europa, for lige fra de bliver fabrikeret, til de engang skal brændes, er der taget hensyn til miljøet. Og vi er stolte af, at det er sådan nogle tog, vi får, og vi er glade for, at de kommer så hurtigt, som de gør, og vi er også glade for strukturen både for S-togene, for IC3-togene, for godsstrafikken, for rutebilerne og for rederierne. Vi kan se fremtiden, og vi kan se lyset.

Og jeg siger ikke, at vi bare skal have kollektiv trafik, fordi vi nu engang skal have den; jeg siger, at vi skal have kollektiv trafik, fordi den skal udrette noget og være noget, som skatteyderne kan bruge, for ellers er der ikke behov for den.

Og jeg tror altså, at denne aftale virkelig lever op til at give dynamik til firmaet, så kunderne kan blive glade, hvis der bliver den service, som vi håber på. Og det materielindkøb, der er gået forud, og de skinneinvesteringer, der er, vil give en betydelig bedre kollektiv trafik, end vi har i dag, og det er tilstrækkelig fremadrettet. Men man kan ikke komme uden om, at det er de faste forbindelser, der bærer løftet, og at det andet kun er cremen.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil først stille det samme spørgsmål om DSB's fremtid med hensyn til godsafdelingen, som jeg gjorde til hr. Svend Heiselberg.

Men ellers vil jeg nok sige om denne forelæsnings om, hvad der er bedst for godstrafikken, at selvfølgelig er der som sædvanlig lavet rapporter, og selvfølgelig siger det sig selv, at man kan tjene mest på godstransporten på de lange strækninger. Det ved alle, der har med trafik at gøre.

Og så spørger hr. Kaj Ikast, hvem der har sagt, at DSB skal til at køre gods mellem Taulov og Høje-Taastrup?

Jamen en gang imellem beder man altså DSB om at bruge indersiden af hovedet, og når de så endelig gør det og kommer med et godt forslag, som mange oven i købet allerede er begyndt at skrive sig på til – f.eks. har den største automobilimportør i Danmark, Bent Jørgensen, som er bosiddende i Kalundborg, og som også har lastbiler, allerede nu indgået en aftale med DSB – går bropartierne så sammen om at dumpe prisen, og det gør måske, at det er en dårlig aftale, han har indgået.

Og hr. Kaj Ikast har sagt til Børsen, tror jeg det var, at det må rederne altså vænne sig til, for de har i forvejen taget for høje priser for at transportere lastbilerne, men det passer jo ikke, for hvis DSB ikke havde tjent ½ mia. kr. på Halskov-Knudshoved i konkurrence med syv andre færgereheder på næsten samme strækning, så ville DSB da bare have fået et tilskud på ½ mia. kr. de år.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil stille hr. Kaj Ikast følgende spørgsmål:

Hvorfor foreslår Det Konservative Folkeparti ikke, at DSB Gods skal nedlægges med det samme? Hvad er baggrunden for, at man går ind for denne sætten sig mellem to stole, hvor man på den ene side siger, at DSB Gods skal fungere på den frie konkurrences betingelser, og på den anden side herindefra fastsætter nogle konkurrencebetingelser, hvorunder jernbanetransport af gods tydeligvis ikke kan fungere?

For hr. Kaj Ikast redegjorde faktisk for, at det ikke er rentabelt i et land som Danmark at transportere gods på bane, og derfor jeg vil gerne høre de positive argumenter for, hvorfor vi skal opretholde DSB Gods under de omstændigheder, og hvorfor vi ikke nedlægger alle godsbaner med det samme.

**Formanden:**

Og hr. Svend Heiselberg har også en kort bemærkning til hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Nu ved jeg selvfølgelig ikke, om hr. Tommy Dinesen har læst aftalen, men hvis det er sådan, at hr. Tommy Dinesen har det, vil hr. Tommy Dinesen have kunnet læse, at der i aftalen står, at der er åbnet for flere operatører på skinnerne.

Så hvis det er sådan, at DSB ikke kan klare transport af gods, er der altså mulighed for, at andre kan komme til at gøre det.

**Formanden:**

Var det et spørgsmål til hr. Kaj Ikast? (*Munterhed*). Det var det.

**Kaj Ikast (KF):**

Med hensyn til det spørgsmål, hr. Svend Heiselberg stillede her, vil jeg erklære mig fuldstændig enig i, at det er en del af aftalen.

Og så siger fru Jette Gottlieb, at vi har dumpet priserne på Storebælt. Har vi det? Nu har jeg været ude at kigge på, hvad lastbilvognmændene får i rabatter i forhold til den pris, der er nu, og så vil jeg sige, at fru Gottlieb vil opdage, at det er fantastisk lidt, der er givet: En almindelig rabat til en vognmand, der tit kommer med store vogne, ligger typisk på 35 pct., og det er helt normal praksis. Der er måske oven i købet nogle steder andre, der får større rabat.

Og de priser, der opereres med i øjeblikket, har jo eksisteret i mange år. Det er jo ikke sådan, som venstrefløjens her tegner det: at vi lige pludselig har dumpet dem helt ned i den sorte kælder. Det har bare været noget, man har tolereret, fordi det foregik under overfladen. Men nu er det kommet frem, hvad de forskellige rabatter har været, og så kan man lige pludselig ikke tåle det: Nej, konkurrencen skal holdes væk fra DSB, siger man, for ellers kan godset ikke klare sig! Men det var da ikke godt, hvis det var sådan.

Jeg er så stor en optimist, at jeg mener, at kombitrafikken igennem Europa med de tunge transporter med udgang fra Danmark heldigvis kører bedre og bedre. Og hvad skulle vi ellers have godsdivisionen til, hvis den ikke skulle kunne klare det? Men hvorfor skal den have alle de sofistikerede transporter på korte afstande, hvor den ikke har en jordisk chance for at konkurrere, og hvor det ikke er mere miljøvenligt?

Der må komme en forklaring til mig på, hvorfor det er mere miljøvenligt, for jeg kan ikke regne det ud, for når jeg tager tomkørslerne med, så er det modsatte tilfældet.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det smarte ved godslandevejen på skinner er jo netop, at man ikke får ret mange tomme godsvogne, fordi man kører mellem to punkter, hvor man simpelt hen opsamler alt det gods, der gerne vil på skinner, altså containere og veksler, og hvad ved jeg, og kører det fra det ene sted til det andet, og så bruger man jo også på tilbageturen alle containerne, og derfor bliver der ikke ret meget tom trafik på skinnerne.

Det er jo det, der er det smarte ved det her, og det er det, der er fordelene ved tog-tunnellen, som SF ikke har noget imod, og det er det, som DSB har lagt op til, og derfor er det godt, for det giver nemlig noget. Og hver gang sådan et tog kommer af sted, lad os sige med 100 containere, så er der altså flere gange om dagen 100 lastbiler, der bliver væk fra vejene, og det er en fordel, og det er i hvert fald miljømæssigt betydelig bedre end noget som helst andet. Det ved alle, der bare har kigget lidt på det.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg ved ikke, hvad det var for et spøgelse, der stillede spørgsmål til hr. Kaj Ikast. De svar, han rettede til mig, var i hvert fald ikke svar på de spørgsmål, jeg stillede, men jeg vil prøve igen:

Hvad er i hr. Kaj Ikast's mund de positive argumenter for, at vi skal opretholde en gods-transport på bane i Danmark? Jeg har kun hørt argumenter for det modsatte.

Hvorfor går Det Konservative Folkeparti ikke til benet og siger: Nedlæg den! For den kan ikke fungere i Danmark.

Kan vi ikke få den rene linje?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg gentager: Er kombitrafikken ikke godstransport? Den roste jeg, for den kan DSB køre. Den kombitrafik, der udgår fra Padborg, og som kører ned gennem Europa hver eneste dag, er en succes. Og hvorfor skal vi så ikke bakke den kørsel med tungt gods op i stedet for noget, der ikke går godt på de korte afstande?

Jeg kan give eksempler: Esbjerg-Herning med kul – fint! For dér har man et miljøløft, selv om man også kører tomkørsel.

Men man har da ikke noget miljøløft, hvis man først skal køre godset med lastbil og så transportere det 50 km med tog og så læsse det af og så køre det med lastbil igen. Så er der vel ingen, der kan drømme om, at det overhovedet kan give overskud eller være mere miljøvenligt.

Så ud på de lange afstande med det! Og så lad dem da dele det gods imellem sig, der skal udenlands eller ud på andre lange afstande! Lad DSB køre det med fuldt brag, og lad dem tjene noget på det! Det mener jeg.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Dengang »Trafikplan 2005« blev fremlagt, havde den daværende regering nogle overordnede mål og strategier, som man kan læse om foran i handlingsplanen.

Ét af målene var, at man ville forbedre alternativerne til biltransporten. Et andet var, at man ville nyorientere trafikinvesteringerne. Og endelig ville man styrke planlægningen og forskningen på trafikområdet.

Og når forespørgerne nu spørger, hvilke tiltag regeringen vil tage for at øge DSB's muligheder, herunder økonomiske, for at erobre markedsandele, må jeg svare, at det forlig og den rammeaftale om DSB, der er indgået, har det klare mål at styrke togtrafikken.

Jeg synes derfor, det er både vigtigt og rigtigt at sige, at togtrafikken gennem aftalen får det største løft, som togene overhovedet har fået i mange år: opgradering af strækninger, elektrificering i Jylland, investeringer i 112 nye S-tog fremrykket og dobbeltsporet bane til Frederikssund.

Der er mange andre, der har nævnt disse enorme investeringer, og jeg mener, at vi faktisk har taget det første spadestik til en nyorientering af togtrafikken.

Det, som debatten fokuserer på – det kan vi jo se af dagsordensforslaget – er den del af aftalen, der angår takstnedsættelserne på Storebælt. Men det, som der ikke bliver sagt noget om, fordi det åbenbart bare bliver taget til indtægt, er, at DSB gennem denne aftale har fået markante rabatter – faktisk et sted mellem 50 og 60 pct. – i de to første år, og det er det løft for togtrafikken og den kollektive trafik, der har været Det Radikale Venstres løftestang til også at kunne gå ind for en aftale om nedsættelser af biltaksterne.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at hvis jeg kunne have fået det gennemført, havde jeg gerne set, at det var bilisterne, der kom til at betale for eller tilbagebetale hele broforbindelsen, men den mulighed eksisterede ikke. Og som medlem af et regeringsparti vil jeg sige, at så måtte vi altså gøre vores indflydelse gældende dér, hvor vi kunne, nemlig med hensyn til togene, og det er så det, vi har gjort.

Jeg synes, hr. Tommy Dinesen maler et meget sort billede af godstrafikken, og det synes jeg ærlig talt desværre også DSB Gods selv gør, for de har jo næsten på forhånd givet op over for at tage den udfordring op, det er f.eks. at få den rullende landevej til at køre, og det tror jeg at jeg vil tale med dem om i Jernbanerådet.

Og så noget om bilisterne og deres fremfærd i denne verden: Jeg ved ikke, om det er 4 eller 5 pct., biltrafikken stiger med i disse år, men det er i hvert fald uhyre meget mere, end man havde regnet med i begyndelsen af 1990'erne, hvor der jo var en økonomisk nedgang. Og det reelle problem her er brændstofpriserne, idet brændstofpriserne mere eller mindre er frosset fast i forliget om skattereformen, og det kan vi desværre ikke gøre noget ved, før vi får en ny skattereform. Men til den tid vil vi prøve at gøre noget ved det.

Og om selve den aftale, som vi har nu, vil jeg sige, at i modsætning til, hvad der var tilfældet med Storebæltsforliget, har vi koblet os ind i den nuværende aftale om tilbagebetaling af broen, og det betyder, at vi både kan blokere og stramme, næste gang der kommer krav om at røre ved disse takster, og den mulighed vil vi selvfølgelig bruge, når vi får den.

Og endelig vil jeg sige – og det er lidt i forlængelse af det, som hr. Kaj Ikast sagde – at nu er det jo ikke sådan, at de takster, som vi var bekendt med var de gældende for jernbanetrafikken over Storebælt og specielt for godstrafikken, var de reelle, for der er lavet alle mulige mere eller mindre kendte handler og aftaler fra DSB's side, sådan at godstransporten faktisk kommer billigere over, end hvad i hvert fald jeg kendte til, og det er klart nok konkurrencen fra Vognmandsruten, der her har spillet ind.

Til slut vil jeg bare sige, at vi ikke kan støtte det fremsatte dagsordensforslag.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Der var alligevel mere gang i den hos De Radikale, dengang hr. Bilgrav var trafikpolitisk ord-

fører. Det var sådan rart at stå og få nogle gode debatter med alle de andre – mod alle de andre var jeg lige ved at sige – de er der ikke mere.

Jeg kan godt forstå, at der var noget i Radioavisen her til morgen om, at De Radikale har nogle problemer med hensyn til, om folk i det hele taget kan finde dem – i hvert fald også på trafikområdet.

Som jeg hører det her, mener jeg, at fru Vibeke Peschardt – da det kom frem, at der skulle være rabatter på den faste forbindelse på Storebælt – bad om at få en rapport fra ministeren, for det kom helt bag på De Radikale, at der ville ske det, som jeg måske maler sort. Men det gør samtlige redere og alle andre, der har med skibsfart at gøre i det her land – med hensyn til rabatter for lastbiler, der skal over, som også hr. Kaj Ikast var inde på.

Så har jeg en fortid som medarbejderbestyrelsesmedlem i et færgerederi. Det var ikke min skyld, at det gik neddem og hjem. Det var de andre gode nok til.

Men det er jo noget, der har været der altid – rabatter. Det har de jo haft på samtlige 8 færgeoverfarter på Kattegat og Tårs-Spodsbjerg. Men det er ikke de tal, som hr. Kaj Ikast er fremme med, det er nogle andre, for det er rigtigt, at hvis man kommer kl. 9 om morgenen, når der ikke er nogen med færgerne, så får man nogle store rabatter, men kommer man kl. 17, 18 og 19, så får man ikke nogen rabatter.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil godt spørge De Radikale, om de deler den opfattelse, at det er en forbedring af miljøet, at man nu lader biltrafikken stige på Storebælt, fordi man derved måske forhindrer nogen i at tage over Kattegat med katamaran. Er det en forbedring for miljøet, at det gribes an på den måde?

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Først til hr. Tommy Dinesen: Ja, det er jo rigtigt, at jeg ikke er hr. Jens Bilgrav-Nielsen, og jeg har også med mellemrum læst, hvad hr. Jens Bilgrav-Nielsen har sagt fra denne talerstol.

Det Radikale Venstre har jo ikke deltaget som partner i nogen af de to store broforbindelser, og det er nok især her, hr. Bilgrav-Nielsen har formået at skaffe Det Radikale Venstre den profil, som vi rent faktisk har på det her område.

Og så omkring De Radikales problemer, der citeres fra Radioavisen i morges: Nu kender jeg dem jo indefra, og jeg mener faktisk ikke, de er så store, som medierne gør dem til, eller rettere, vi har faktisk, synes vi selv, ikke nogen.

Til fru Jette Gottlieb omkring forbedringen af miljøet: Jeg er faktisk enig med fru Jette Gottlieb i, at den indgang til debatten, at katamaranfærgerne er endnu mere CO<sub>2</sub>-udslippende end bilerne, er en skæv indgang til debatten.

Fejlen her er selvfølgelig, at katamaranfærger har man tilsyneladende ikke nogen mulighed for at stoppe, og det, jeg godt kunne tænke mig, var altså, at miljøvurderinger af den type også kunne finde sted i DSB Rederi og andre af DSB's organisationer.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg kan godt forstå, at hr. Bilgrav har gemt sig ovre i de jyske skove og enge. Må jeg ikke godt spørge, for det er meget rart at få at vide nu:

Er det sådan, at De Radikale i dag accepterer Storebæltsforliget og Storebæltsbroen og alt det, der ligger dér? Tager man ikke nogle forbehold for noget som helst af det mere? Er man fuldgyldigt medlem?

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jamen, det er jo netop den tendens, der er til ikke at betragte tingene i en helhed.

Nu blev der snakket om rabatter, og dér kan jeg da oplyse, at hvis man ser på færgeruterne over Kattegat, så får 5 mennesker, der ønsker at komme over Kattegat ved Odden-Ebeltoft, en rabat på 130 kr., hvis de er så venlige at tage deres bil med. På Kalundborg-Juelsminde får man en rabat på ca. 110 kr., hvis man er så venlig at tage sin bil med. Hvis man bruger Cat-Link, får man på sådan et klippekort en rabat på 420 kr., hvis man er så venlig at få bil med også.

Så det er jo klart, at rabatsystemerne indgår helt klart i, hvordan bilerne konkurrerer med den kollektive transport i øvrigt.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne spørge Det Radikale Venstre, om Det Radikale Venstre fulgte med i det regneksempel, der var forleden dag i avisen, hvor man havde taget fire forskellige transportmidler fra Randers til København.

Uanset hvilken rute man tog, så var forskellen inden for 20 kr. med rabatter og det hele. Så vil jeg gerne spørge Det Radikale Venstre: Er man så ikke tilfreds med, at man har ramt det rigtige prisniveau i forhold til alle de andre?

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Det er især til hr. Tommy Dinesen, om vi nu accepterer Storebæltsbroen. Det, jeg mener, er, at nu står den bro der jo altså. Det kan vi ikke gøre meget ved, men den havde nok ikke stået der i den form i hvert fald, hvis vi, dengang vi havde mulighed for det midt i 1980'erne, kunne have påvirket beslutningerne. Det kunne vi ikke.

Det, jeg siger, er, at det, vi nu har gjort, er, at vi har købet os ind i hele tilbagebetalingsøvelsen omkring den bro. Det mener jeg nok er vigtigt forstået på den måde, at vi dermed kan være med til at bestemme, hvem og hvem ikke der skal have rabatter, takstnedsættelser, og at man også herigennem takstmæssigt kan påvirke priserne for togtrafikken over Storebælt.

Så til hr. Kaj Ikast: Jeg må altså med skam melde, at jeg ikke kender det dér regneksempel, men jeg vil da gerne orienteres om det.

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Den her forespørgsel, der er stillet af SF og Enhedslisten, har jo nok, hvis vi skal være helt ærlige, i bund og grund kun ét formål, og det kommer da også frem, at DSB's udbud af offentlige transportmidler skal fremmes, og at det reelt drejer sig om, at man dermed ønsker, at privatbilismen mere eller mindre skal slås ihjel.

Det er under ingen omstændigheder noget, som Fremskridtspartiet kan billige. Tværtimod ønsker vi, at privatbilismen bliver mere udbredt. Det skal der ikke herske tvivl om.

Afgiftsmæssigt er vi, som Fremskridtspartiet gang på gang har plæderet for, det mest skatteplagede land i verden, også hvad angår bilismen.

Det er efter Fremskridtspartiets mening ganske urimeligt, at et bilkøb økonomisk skal belaste specielt børnefamilier så meget, som det gør i dag. Jo mere man tvinger borgerne til at bruge offentlige transportmidler, desto mere vil man opleve – når unge mødre og fædre kæmper for at komme ind i bussen eller toget med barnevognen, Pampers økonomipakninger og store indkøbsposer osv. – at det vil gå helt i fisk.

Det er bestemt ingen behagelig situation, hvis vi kommer så vidt, som Enhedslisten og SF ønsker. Den absolut bedste løsning for børnefamilier eksempelvis er bilen, men danske politikere har belagt bilen med så høje afgifter som sagt, at det er lige før, at man skal være folketingsmedlem for at få råd til at køre i sådan en.

Derfor vil jeg melde helt klart ud: Hvis SF og Enhedslisten tror på, at man kan gøre det yderligere attraktivt at bruge den offentlige kollektive trafik, herunder DSB, i relation til privatbilismen, og at der kun er én måde at gøre det på, og det er ved at lægge yderligere afgifter på privatbilismen, vil jeg skarpt advare imod dette. Det er ikke den måde, man regulerer de frie udfoldelser på.

Personlig frihed må sættes i højsædet. Det betyder, at vi politikere må give borgerne, herunder i allerhøjeste grad almindelige lønmodtagere, mulighed for at komme til og fra arbejde. Den opgave kan den kollektive trafik kun i beskedent omfang løse. Der findes ikke noget mere fleksibelt, hurtigt og bekvemt transportmiddel end bilen. Bilen er her, og den er heldigvis kommet for at blive.

Rent miljømæssigt forurener privatbilismen mindre og mindre. For ikke så lang tid siden var der forskellige forskere, der fandt frem til, at forureningen fra dieselmotorer var blevet meget mindre i løbet af de sidste år. Det er flot, og vi skal naturligvis tilstræbe, at forureningen bliver mindst mulig. Der forskes hver eneste dag i at nedbringe udledningen af skadelige stoffer fra biler, og denne forskning skal efter Fremskridtspartiets mening naturligvis fortsætte. Vi synes, det er flot, at vi kan få denne forurening ned.

Men der findes mange direktiver for at få mindre forurening. Man stiller krav til privatbilisterne, endog store krav, og derfor må man spørge: Hvorfor stiller man i grunden ikke krav til tog, således at DSB hermed kan forurene mindre? Personbiler og lastbiler må ikke forurene mere end højst nødvendigt. Det gamle, utrolig forurenende materiel fra det, der hedder Deutsche Reichsbahn, får fortsat adgang til at køre overalt i Europa, når ellers skinnebredderne passer.

Det er altså efter Fremskridtspartiets opfattelse helt i orden, at man har krav vedrørende forurening, men det må gælde alt, også f.eks. fly, lastbiler og almindelige personbiler. Den kollektive trafik skal naturligvis ikke fritages herfor. Man kunne fristes til at spørge, hvorfor de partier, der råber mest op omkring miljøet og er

direkte miljøhysteriske, aldrig gør noget ved forurening fra den kollektive trafik. Det kan altså ikke helt undgås at tale om privatbilisme og den kollektive trafik i denne her debat.

Derfor mener vi i Fremskridtspartiet, at det er nødvendigt at fremdrage disse her eksempler. Jeg må være helt ærlig og sige: Jeg tror ikke, den kollektive trafik kan udbygges mere, end den er i dag. Vi må forholde os til virkelighedens Danmark, og det er, at der er utrolig store afstande mellem husstandene i f.eks. landområderne. I landområderne bliver man nødt til at benytte sig af privatbilismen.

Men altså, summa summarum, vi bruger alt for mange økonomiske ressourcer inden for den kollektive trafik i forhold til det, vi får igen. Tænk på, at privatbilismen indbringer staten op imod 30 mia. kr. om året. Nogle af disse penge ville være bedre brugt til at gøre afgifterne mindre for privatbilismen.

Fremskridtspartiet er klar over, at den vigtige brik i samfundet er, at transport af personer og gods kan foregå sikkert med mindst muligt tidsforbrug og til mindst mulig gene for brugerne. Det er netop derfor, at alle områder inden for transport i videst muligt omfang også skal privatiseres, så udbud og efterspørgsel bestemmer prisen på ydelsen. Koncessioner og monopoler må derfor fjernes.

Nå, all right, tak for debatten. Det er altid sundt at få denne her debat, så vi kan gøre det helt klart, hvad vi står for, og jeg behøver vel ikke begrunde, hvorfor vi stemmer imod den foreslåede dagsorden.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil godt spørge hr. Køpke Christensen, hvad ordføreren mener om DSB, for det her var jo én stor rygklapning til biler og sådan noget. DSB blev kun nævnt én gang, og det, vi har bedt om at få en forespørgsel om, er altså DSB, og hvordan de skal overleve – ikke bilerne.

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Når jeg sådan gik ind på privatbilismen kontra den kollektive trafik, herunder DSB, så var det naturligvis også, fordi ordføreren for forespørggerne, hr. Tommy Dinesen, startede med at sige, at f.eks. Venstre og De Konservative udelukkende lefler for privatbilismen og lastbiler osv. Det var faktisk det, hr. Tommy Dinesen koncentrerede sig meget om i sit indlæg her fra talerstolen.

Derfor mener vi, at det, der ligger i det her med hensyn til DSB, er, at de skal have så gode vilkår som overhovedet muligt. Fremskridtspartiet er af den opfattelse, at DSB i dag har utrolig gode muligheder, og at det er ublu konkurrence over for private lastvogne, vognmænd osv. Sådan som det foregår i dag med statstilskud, er man med til at udkonkurrere lastvognene.

Derfor er der ingen tvivl for os. Vi vil ikke være med til at spytte yderligere penge i DSB. DSB har vist, at de ikke formåede at administrere de økonomiske midler. Det behøver jeg vist ikke skære ud i pap for hr. Tommy Dinesen, det tror jeg alle sammen er klar over efterhånden. Derfor vil vi ikke være med til at underbygge den slendrian yderligere. Så er det sagt.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg er da også en glad bilist, og jeg hører også til dem, der mener, at bilskatterne er for høje i dette land.

Alligevel finder jeg anledning til at anføre, at hr. Kjøpke Christensen nævner et misvisende tal, når han siger, at bilismen indbringer staten – jeg tror, det var noget i den retning – 30 milliarder om året. Det er et bruttotal og ikke et netttotal. At være med til at skabe bilismen, bilisterne, samfundet i sin helhed bedre vilkår på det her område, opnår man altså ikke ved at vildlede, og det er en klar vildledning at lade som om, at det er så stor en overskudsforretning for staten.

Det er rigtigt, at bilister har en stor brugeroverbetaling, men der er altså også en pris forbundet med bilismen. Jeg er sikker på, at hr. Jan Kjøpke Christensen er enig med mig, også hvis han ikke tager ordet.

(Kort bemærkning).

**Jan Kjøpke Christensen (FP):**

Jeg er da glad for, at hr. Arne Melchior her fra talerstolen giver udtryk for, at han er enig med Fremskridtspartiet i, at vi skal passe på, at privatbilismen ikke får for mange hug, heller ikke med hensyn til afgifterne, og jeg skal da erkende, at når jeg siger op imod 30 mia. kr., så er det ganske rigtigt et bruttobeløb.

Centrum-Demokraterne kom jo netop i sin tid ind i Folketinget bl.a. på grund af det høje afgiftstryk for bilisterne, hvor jeg kan huske, at de var meget, meget utilfredse med, at én bil i Danmark skulle koste som tre – nu er det lige før, den koster som fire – og det, jeg er overer-

dentlig lykkelig for og synes er flot, er, at vi her fra talerstolen klart får tilkendegivet fra Centrum-Demokraterne, at privatbilismen har stået nok for skud, og at man ikke bør videreføre den politik, der er ført over for privatbilisterne. Det synes jeg er flot at have fået konstateret her i dag.

**Jette Gottlieb (EL):**

Hele styringen af DSB er blevet til et spørgsmål om jernbanens evne til at være selvfinansierende på kommercielle vilkår og om betalingsevnen i forhold til f.eks. Storebæltsforbindelsen i stedet for at være underlagt en samfundsmæssig styring forankret i et ønske om en miljørigtig transport for den brede befolkning.

Jeg vil godt sætte fokus på public service-begrebet, eller vi skulle måske bare kalde det offentlig service, så kan ældre, godt huskende mennesker måske huske, hvad det er for noget.

Jeg har forstået, at der også i regeringskredse faktisk er en positiv holdning til, at jernbanen er et kollektivt trafikmiddel, som samfundet gerne må bidrage til i form af driftsstøtte; det siger man i hvert fald. Men hvor meget af udgiften er det rimeligt at dække?

I EU-landene dækker det offentlige i snit 52 pct. af omkostningerne til jernbanedriften. Jeg kunne godt tænke mig at vide, hvad målsætningen er herhjemme. Mener forligspartierne, at jernbanen i det lange løb skal være helt uden offentlig støtte med de konsekvenser, det har i form af forringet service og nedlæggelse af urentable linjer? Eller mener man som Enhedslisten, at jernbanedrift er en offentlig opgave, hvor udbudet og servicen er afhængig af størrelsen af statsstøtten?

I perioden 1980–1990 lå den offentlige betaling af omkostninger på jernbanedriften mellem 45 pct. og 50 pct., altså tæt på det europæiske gennemsnit, men nu falder den, og trods flere henvendelser til DSB har Enhedslisten ikke kunnet få oplyst, hvor meget den falder, så jeg vil godt benytte lejligheden til at spørge trafikministeren: Hvad er niveauet her i 1996, og hvordan vil det udvikle sig i de kommende år?

Et andet væsentligt aspekt i jernbanedriften er konkurrenceforholdet til privatbilismen og for godsets vedkommende til lastbilerne, og her kommer så takst- og afgiftspolitikken ind som en ganske væsentlig faktor. Det er jo velkendt, at billetpriserne i det kollektive trafiksystem er steget langt mere end omkostningerne ved privatbilisme og lastbiltransport; alene fra 1980 er



benzinpriserne faldet med 35 pct., og prisen på den kollektive transport er steget med 35 pct. i relative tal.

I stedet for at medvirke til at rette op på den skæve udvikling, som jo er medvirkende til at slå benene væk under jernbanetrafikken, så ser vi endnu i dag et tiltag i den helt forkerte retning, nemlig en takstnedsættelse for person- og lastbilerne over Storebæltsbroen.

Det er simpelt hen utroligt, at regeringen lader sig overtale hertil, samtidig med at man vedkender sig en CO<sub>2</sub>-målsætning, som betyder, at trafikens CO<sub>2</sub>-bidrag skal reduceres kraftigt frem til år 2005. Det er ikke alene i fundamental modstrid med de forudsætninger, der var for hele Storebæltsloven, og i fundamental modstrid med de løfter, der blev givet med hensyn til den kollektive transports forrang, men undergraver jo også direkte den kollektive trafik i Danmark.

Jeg kan godt forstå, hvis store befolkningsgrupper ikke mindst blandt regeringens vælgere føler lede ved dansk politik, når den udmønter sig på denne måde, og jeg opfordrer gerne til, at befolkningsgrupper på forskellig måde giver deres modstand mod at blive ført bag lyset den ene gang efter den anden til kende.

Vi er nemlig helt sikre på, at det ikke er sidste gang. Vi er helt sikre på, at historien vil gentage sig ved de næste store projekter, som er gennemtruffet på tværs af befolkningens ønsker: Øresundsbroen, Ørestaden, diverse motorveje og måske en kommende Femernforbindelse og havnetunnel – alle de steder, hvor projekterne er truffet igennem, hvor målet åbenbart helliger midlet på bekostning af sandheden.

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

Denne svada fra fru Jette Gottlieb fortjener et svar fra en borgerlig politiker. Vi er ikke, og jeg gentager, ikke et asfaltparti. Vi vil have den trafikform, som passer befolkningen bedst, og det vil sige, at man i nogle tilfælde kan bruge toget – jeg er selv pendler – og i andre tilfælde er bilen den mest fleksible form for transport.

Det betyder ikke, at vi er villige til at skære DSB fuldstændig bort, men vi vil have, at DSB skal være mere effektiv og være til gavn for brugerne, og det er det, denne aftale handler om: at man laver en aftale, som er til gavn for brugerne, og som moderniserer DSB og stiller DSB bedre i konkurrencen med de alternative trafikformer, der er.

Vi er altså ikke et parti, der, sådan som fru Jette Gottlieb siger, reagerer på trods og på tværs af befolkningens interesser. Vi forsøger at sørge for at tilgodese befolkningens interesser, for der er mange – det er faktisk de fleste i det her lille land – som vælger at køre i bil, og det betyder altså, at der skal være plads til dem, samtidig med at der også skal være plads til dem, der kører med tog. Vi er altså ikke et ensidigt parti, men et parti, der prøver at tage hensyn til flest muligt.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg har hele tiden svagt haft den overbevisning, at Enhedslisten ikke var særlig meget for Storebæltsbroen og forbindelsen i almindelighed.

Men at man skal styre trafikudviklingen i landet på grund af infrastrukturen, den går ikke. Det er alt for billigt at sælge det på den måde dér, for det kan man nu engang ikke. Det, som venstrefløjen vil, er jo, at de vil styre trafikken på grund af de store trafikinvesteringer, og det er det omvendte af den virkelige verden.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Det, som Enhedslisten gerne så, var, at der var tale om en overordnet styring, hvor man inddrog alle samfundsmæssige hensyn, herunder såvel de økonomiske, de økologiske som de sociale hensyn. Dér er det bare, at vi ser, at den politik, der bliver ført, har den stik modsatte effekt.

Valget mellem bil og tog befinder sig jo ikke i et tomrum. Valget, om man tager en bil eller et tog, er betinget af, om man har råd til en bil, om man har mulighed for at køre bil, om man vil køre bil af miljømæssige grunde, og om de priser, der fastsættes herinde f.eks. på benzin, er medvirkende til det ene eller det andet valg. Det lyder, som om man vælger i et tomrum, og så bliver alle samfundsmæssige indretninger efterfølgende justeret efter det valg, som hver enkelt træffer, men sådan fungerer det jo ikke.

Det, Enhedslisten gør sig til talspersoner for, er, at man foretager en overordnet samfundsmæssig vurdering af samtlige faktorer, herunder også de miljømæssige, som vi indrømmer tæller meget tungt for os, og derudfra vurderer, hvad der er mest hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er godt nok et spørgsmål til fru Jette Gottlieb, og derfor vil jeg spørge fru Jette Gottlieb, om fru'en ikke er enig i det, jeg nu siger til hr. Kaj Ikast om, at det jo ikke er styring som sådan – den dér behårde sovjetstyring – vore to partier er fortalere for, men planlægning, og jeg synes ærlig talt, at planlægning er en god ting.

Samtlige partier i det her Folketing stemte jo i sin tid for noget, som SF havde foreslået, nemlig en trafikplan frem til år 2005, og alle var enige om, at den form for styring, man før i tiden har haft her i Danmark, har været det rene anarki, hvor nogle folketingsmedlemmer fik en Storebæltsbro, andre fik nogle nordjyske motorveje, og så var der en enkelt, der fik en flyveplads et eller andet sted. Det var den eneste form for trafikplanlægning, man havde i det her land. Den tid vil vi godt være foruden.

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

Jeg troede, at den store planlægning, den store planøkonomi hørte en svunden tid til, men det gør den tilsyneladende ikke i fru Jette Gottliebs parti.

Sagen er jo den, at det vigtigste er at tage hensyn til forbrugerne; det er ikke at lave en stor, forkromet samfundsplan om, at trafikken skal se sådan og sådan ud med de og de miljøhensyn. Det er at tage hensyn til den enkelte, og den enkelte har nogle gange brug for bilen og andre gange for toget.

Lad os tage et eksempel: I hovedstadsområdet kan det bedst betale sig at tage toget til arbejdet. Derfor er det vigtigt, at man får udbygget togdriften, togskinnerne og togforbindelserne i hovedstadsområdet, så man kan komme hurtigere og oftere til arbejdet med nogle bedre tog, og dér vil vi godt være med til at lægge nogle penge i DSB, så DSB bliver et konkurrencedygtigt alternativ for de mennesker, der pendler til og fra arbejde.

Men på mange andre områder kan det altså bedst betale sig at bruge bilen, og det er derfor, man her skal have en helhedspolitik, og man skal ikke bare lave de her store, forkromede planøkonomiske planer, som udelukkende tager hensyn til det, som fru Jette Gottliebs parti godt kan lide: den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil godt bekræfte, at det, Enhedslisten gør sig til talsfolk for, er planlægning med inddragelse af alle de samfundsmæssige faktorer og herunder ikke mindst de miljømæssige.

Det var bl.a. det, der kom til udtryk i »Trafikplan 2005«. Og det er jo ikke et år siden, at vi netop i en dagsorden bekræftede – der var nogle, der undlod at stemme, men der var ikke mange, der stemte imod – at den målsætning, der var skitseret i »Trafikplan 2005«, var en målsætning, man stod bag, nemlig nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udslippet til det niveau, det var i 1988.

Hvis man har den holdning, og hvis man har den overordnede målsætning, så er man også nødt til at træffe beslutninger, der svarer dertil, og herunder hører altså også, at man laver en trafikplanlægning, som lægger op til det. Det kan altså ikke nytte noget, at man ikke tager hensyn til den udvikling, som er et resultat af de øvrige beslutninger, man tager, som f.eks. hvor høje benzinpriserne skal være. Hvis den private bilisme i samme omfang som den kollektive trafik skulle betale for de udgifter, den påfører samfundet, skulle benzinpriserne være dobbelt så høje.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg starter med en fodnote:

Hr. Tommy Dinesen er totalt på vildspor – og det er jo ikke så godt i trafikken – når han siger, at der var nogle folketingsmedlemmer, som fik en Storebæltsbro. Det er ikke bare hele Folketinget, det er hele Danmark, der får den, og det er hele Danmark, der bliver glad for den.

Og så over til dagens debat:

Alene den omstændighed, at der findes en 4-års-aftale om DSB mellem partier repræsenterende både regeringen og oppositionen og altså et stort flertal af befolkningen, og at denne aftale i oktober i år kunne opdateres i enighed mellem alle disse, er et godt resultat for det samarbejdende folkestyre. Og når det sker på et spørgsmål om kollektiv trafik, som vi alle ved er et noget kontroversielt område, så er det en succes, at det kan lykkes.

Jeg er nu ikke helt så begejstret for den supplerende aftale som visse herrer. Jeg er ikke i tvivl om, at når den kom til se sådan ud, skyldtes det ikke mindst den hetz imod DSB, der var her i efteråret i en del af pressen, som havde ledende artikler og læserbreve om DSB som et stort underskudsforetagende, om DSB, som

altid står med hånden fremme, når de får større underskud end forventet osv. Og når vi i dag hører hr. Heiselberg udtale, at DSB er en hendende virksomhed, vil jeg erklære mig aldeles uenig.

Foranlediget af den hetz, der gik over landet, stillede jeg i begyndelsen af september trafikministeren et par spørgsmål. Jeg kan henvise interesserede til spørgsmål nr. S 3628 og 3669, Folketingets forhandlinger 1995-96, s. 8315 og 8316.

Det ene spørgsmål gik på, hvor meget staten i de senere år i forhold til tidligere år betaler til DSB's samlede drift og anlæg. Og det viste sig – jeg står med svaret her i hånden – at DSB i 1995 fik små 3,5 mia. kr., men i 1994, altså året før, fik man 300 mio. kr. mere. I 1991 fik man 500 mio. kr. mere. I 1988 fik man 300 mio. kr. mere. Og i 1984 fik man 200 mio. kr. mere end i 1995, hvoraf altså fremgår, at DSB's krav til staten, underskudet til skatteyderne ikke er steget, men tværtimod faldet ganske væsentligt, når vi tager prisudviklingen i betragtning.

Mit andet spørgsmål gik på, hvordan de danske statsbaner klarer sig i forhold til de øvrige EU-landes tilsvarende baner, og dér viser det sig, at i 1994 dækkede staten 37 pct. af de samlede omkostninger, og at det er gået ned fra 1980, hvor det var 50 pct. I Sverige lå man på 43 pct. Det højtbesungne SJ, Svenska Jernväger, som alle udråber som en succeshistorie, fik i 1994 43 pct., hvor DSB fik 37 pct. Og målt over for de femten EU-lande ligger Danmark nøjagtig i midten, altså ikke helt så godt som de bedste, men langt bedre end et stort antal af medlemslandene.

På denne baggrund føler jeg lyst til og behov for at udtale ros og anerkendelse til DSB's ledelse og medarbejdere, og jeg så gerne, at ministeren – som jo sikkert skal herop igen – gjorde disse ord til sine og bidrog til at mane den uretfærdige og usaglige hetz, der er imod DSB som helhed, i jorden. Bevares, de er da ikke gode nok. Men hvem er god nok? Er der nogen her til stede, som er god nok til sit arbejde? Næppe! Men DSB er langt bedre end sit rygte og gør en fremragende tjeneste. DSB skal stadig blive bedre, men jeg opfordrer ministeren til at sige, at han i hovedsagen har grund til at være meget tilfreds med DSB's virke.

En stor del af den opdaterede aftale består i, at man deler DSB op i en operatørdel og en anlægsdel. Det er noget, man har gjort i mange andre lande tidligere, bl.a. i Sverige, og Sverige er som sagt blevet mægtig rost for sine

jernväger. Men svenske jernbanefolk erkendte så sent som for 14 dage siden ved en stor konference i København, at deres succes er sket på trods af og ikke på grund af denne opdeling i en operatørdel og en anlægsdel. Og alt det med, at der skal komme en ny og stærk konkurrence på banelegemet, tror jeg ikke for fem flade øre på. Hvor i Europa er der kommet det, skønt man har haft den opdeling i adskillige årtier? Jeg tror ikke på det.

Så skal jeg gøre hr. Heiselberg og hr. Ikast opmærksom på, at denne opdeling i virkeligheden er en antiprivatisering. Hvor vi nemlig tidligere og indtil for kun få år siden her i salen gjorde os umage for at give DSB sin egen bestyrelse som et led i retning af privatisering, bliver det nu igen ministeren og dermed Folketinget, der bliver ansvarlig for den store del af jernbanelinjen i Danmark, der ligger i anlægsdelen. Der vil uundgåeligt komme kontroverser mellem driftsdelen og anlægsdelen, og hvem skal så i fremtiden afgøre disse kontroverser? Ikke længere bestyrelsen for et samlet DSB, men ministeren under kontrol af Folketinget. Så kan man mere sig over det på hjemturen i toget i aften.

Men i øvrigt er der mange gode ting i denne tillægsaftale, som flere af ordførerne har været inde på. S-togene er et strålende eksempel, og diverse strækningers forbedring med dobbeltspor, hurtigere kørsel og faste forbindelser vil ganske givet – her er jeg ganske enig med hr. Ikast – betyde et stort fremskridt for den kollektive trafik, her altså jernbanetrafikken. Sjovt nok nævnte ministeren ikke én eneste gang den kommende Ørestadsbane, som dog ellers er en ganske betydelig investering, vel den største engangsinvestering på trafiksiden – bortset fra de faste forbindelser – som vi har oplevet i mange, mange år. Men det skyldes måske, at denne del af dansk trafik fortsat hører under finansministeren og ikke under trafikministeren.

Jeg har for et års tid siden her fra talerstolen hånet den omstændighed, at denne kæmpe trafikinvestering hører under finansministeren, som ikke i sit departement har nogen mennesker, der har begreb om disse ting. Den minister, der kender til dem, og som har alle styrelser og alle eksperter til sin rådighed, har ikke en pind at skulle have sagt, og han tager det ikke engang med, når han skal opremse alt det, der kan forbedres i den kollektive trafik.

Jeg må sige om udliciteringerne, at det er noget meget godt, og at jeg synes, konkurrence er godt. Mennesket er født som et væsen, der

kan lide at løbe om kap og gøre sig dygtigere og bedre gennem konkurrence med andre. Men, men, men – jeg skal tilsige ministeren og Folketinget, at CD vil være vagthunde. Når noget skal udbydes i licitation, skal der være nogle nøje regler for de public service-forpligtelser, som må påhvile dem, der byder på de tjenester.

Jeg vil også gerne bede ministeren bekræfte heroppefra, at det ikke bare bliver til at udlicite-re småbidder og lade de mindre givtige, de mindre befærdede ruter forblive i statens og dermed statskassens regi med det underskud, det naturligvis må give. Som jeg plejer at sige: Alle vil gerne bringe breve, gods og passagerer fra København til Roskilde og videre til Odense, Århus, Esbjerg og Aalborg osv., men hvem bringer breve, pakker og personer fra Sakskøbing til Ringkøbing eller fra Nykøbing Mors til Nykøbing Falster? Det skal altså også fungere i dette land, hvor vi har tradition for og ikke ønsker det forhold ændret, at vi har en solidarisk fungerende kollektiv trafik. Derfor skal vi altså være på vagt og ikke tro, at vi kan smide godbidder i grams.

Så skal jeg til sidst udtale min sorg over, at der ikke – jeg ved ikke, hvad det skyldes – på jernbanesiden har været tilstrækkelig dygtighed, opmærksomhed og held til at nå lige så langt, som man er nået på vejsiden. På vejsiden er der koordination, skiltene er ens, reglerne er ens, hele vejen igennem fungerer det ens på europæisk plan. På jernbaneområdet har vi derimod stadig forskellige sporbredder, forskellige strømstyrker og forskellige signaltyper. Vi er dog medlem af den europæiske jernbaneorganisation, så hvorfor gør ministeren det ikke til en hovedsag i sit virke – som jeg mener han er kompetent til at blive i i en række år endnu – at vi kan opnå en lignende homogenitet og dermed samarbejde og dermed effektivitet på jernbanesiden som på vejsiden?

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Det, der får mig herop, er, at én ting er, at man gerne vil udlicitere. Det er man fuldt ud med på, det accepterer man fra CD's side. Men der skal være forpligtelser, når man udliciterer, bliver der sagt.

Jeg må sige, at Fremskridtspartiet er 100 procent enig heri. Man kan ikke bare udlicitere, uden at der følger forpligtelser med. Det gør man i øvrigt alle steder i dag i kommuner osv.

inden for helt andre områder. Her følger der normalt forpligtelser med.

Og jeg vil gerne sige, at det, CD nu kommer med, er et skridt i den rigtige retning: At bare der følger forpligtelser med, accepterer man udlicitering. Det synes jeg er flot.

**Egil Møller (DF):**

For mig er det naturligt, at socialistiske partier som SF og Enhedslisten stiller denne forespørgsel og vil lade DSB få bedre markedsvilkår end de private transportører. Men Dansk Folkeparti er imod de holdninger, der ligger i forespørgslen, tværtimod går vi ind for fri konkurrence. DSB og andre statsvirksomheder skal ikke have bedre vilkår end de private virksomheder. Når vi har fri konkurrence, også på transportområdet, vil det gavne det danske samfund.

Lad mig sige det helt klart: Dansk Folkeparti går kraftigt imod SF's og Enhedslistens ønsker om mere statsstyring, og Dansk Folkeparti stemmer imod den foreslåede dagsorden.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Som jeg sagde i min indledning, er jeg glad for debatten i dag. Det giver jo mulighed for en generel debat om den politiske aftale af den 24. oktober, og det giver os måske også mulighed for at spare lidt på krudtet med hensyn til de lovforslag, som skal behandles efterfølgende.

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at jeg naturligvis er bekendt med, at jeg har givet udtryk for – det har ordførerne også i dag – at der er tale om en helhedsaftale, der omfatter DSB's struktur og investeringer og også omfatter Storebælt. Der er også tale om en aftale, der naturligvis afspejler forskellige holdninger til de transportpolitiske emner, der debatteres så heftigt, ikke mindst når det gælder motorveje og den kollektive trafik på skinner. Her har vi jo nok hørt de mest højroastede indlæg fra Folketingets talerstol.

Jeg synes, der er linje og perspektiv i aftalen. For det første er der tale om en aftale, der i hovedsagen udmønter de intentioner, der lå i den aftale, som regeringspartierne, Venstre og De Konservative lavede for DSB-rammeaftalen 1995–1998. Denne aftale forsøger at give DSB en ny struktur, der er hensigtsmæssig i forhold til den generelle holdning til, hvorledes det er fornuftigt at drive jernbanevirksomhed, og er i overensstemmelse med de kommende EU-krav, for så vidt angår jernbaners struktur – en struktur, der minder meget om den infrastruktur, vi i

øvrigt kender. Lad mig tage vejene som eksempel: Her er det statens ansvar og forpligtelse at sørge for en effektiv infrastruktur på vejområdet, men i princippet er der flere, der kan operere på denne infrastruktur, der stilles til rådighed for befolkningen og de brugere, der måtte være interesseret i at bruge den.

Dernæst finder vi en markant satsning på en række store investeringer, som også er nævnt i rammeaftalen og nu udmøntes i praksis: Der er enighed om Frederikssundbanens udbygning, der er enighed om fortsat udbygning af hovedjernbanenettet, der er enighed om indkøb af nyt materiel for ganske, ganske mange milliarder kroner. Der er tale om en markant satsning på den kollektive trafik og en løsning af de Storebæltsproblemer, vi har arbejdet med i ganske mange år, i form af et forslag om ændring af den gældende Storebæltslov. Denne ændring vil give jernbanen en konkurrencefordel i forhold til den situation, der ellers ville være gældende, og denne fordel bliver ganske markant.

Hr. Svend Heiselberg spurgte i sit indlæg, at hvis en rabat på 700 mio. kr. ikke hjalp, hvad kunne så hjælpe? Her vil jeg gerne sige til Enhedslisten og SF, at spørgsmålet er jo altid: Hvornår er nok nok? Vi nedsætter DSB's Storebæltsbetaling fra 1.240 mio. kr. om året til 525 mio. kr. om året. Det er ganske markant, det er noget, der kan ses, og noget, der kan mærkes.

Så vil jeg gerne knytte en generel kommentar til de bemærkninger, der kom fra Enhedslistens ordfører, fra hr. Tommy Dinesen, fra hr. Arne Melchior og fra hr. Søren Hansen om Jernbanelrådets opfordring til, at regeringen forhandlede så bredt som muligt i forbindelse med indgåelsen af en rammeaftale om DSB. For det første vil jeg gerne sige, at jeg som trafikminister har været glad for samarbejdet med SF. Jeg har heldigvis haft mulighed for at lave meget store aftaler, hvori SF har været en god og dygtig deltager – aftaler, der også har omfattet de borgerlige partier Venstre og De Konservative. Det gælder for aftaler om postvæsenet, det gælder om hovedindholdet i giroaftalen, og det gælder for aftalerne om vigtige elementer i DSB Rederi, som vi kommer tilbage til.

Imidlertid har jeg måttet konstatere, at der er visse grænser for, hvor langt SF og Enhedslisten, i hvert fald SF, har kunnet bevæge sig indtil nu. De grænser har vi nået, når vi har talt om de faste forbindelser over Øresund og Storebælt. Her har der været en, om jeg så må sige, næsten uoverstigelig politisk barriere for SF, så vi ikke

kunne etablere et endnu bredere forlig. Men jeg har med tilfredshed noteret mig hr. Tommy Dinesens positive bemærkninger om de lovforslag, der senere skal behandles her i salen, at der var mange positive elementer i den aftale, regeringspartierne, Venstre og De Konservative havde etableret. Jeg går derfor ud fra, at vi vil se, at SF i hovedsagen vil stemme for alle de fremsatte udbygningsforslag, vil stemme for de aktstykker, der styrker investeringer i nyt materiel, og forhåbentlig også vil stemme for de lovforslag, som er med til at skabe den nye struktur i DSB.

For så vidt angår taksterne på Storebælt, der har været et helt afgørende debateme i dag, har man fremført det synspunkt fra Enhedslistens og SF's side, at takstnedsættelsen for biler og lastbiler var for stor og rabatten for DSB for lille. Min kommentar hertil er, at når argumentationen for, at det forhold burde være anderledes, er miljømæssig, kan man efter min opfattelse ikke styre dansk transportpolitik miljøpolitisk ud fra et forsøg på at planstyre 18 km motorvej, der krydser Storebælt. Forsøg på at regulere dansk miljøpolitikens betydning for transportsektorens forurening ved at regulere taksterne på Storebælt forekommer mig absurd.

Det forekommer mig også absurd at gøre det til det store debateme, når det forholder sig sådan, at det, der er behov for at diskutere, når vi diskuterer transportsektorens miljøbelastning, selvfølgelig er de generelle styringsmidler og de generelle krav til transportsektorens forurening. Man kan ikke løse transportsektorens forureningsproblemer ved at vride mere eller mindre kunstigt på taksterne for passagen af Storebælt. Det er absurd.

Til hr. Kaj Ikast vil jeg da gerne sige, at jeg er optimist ligesom hr. Kaj Ikast. Jeg mener, at når vi taler om DSB Gods, så har DSB Gods gode muligheder. Der er ingen tvivl om, at faste forbindelser gavner, som hr. Kaj Ikast sagde, den kollektive trafik. Det gavner altså også den kollektive trafik for godstransportens vedkommende.

Vi har jo for nylig set, at Post Danmark har indgået en kontrakt med DSB Gods om transport af post mellem landsdelene, en kontrakt, som DSB naturligvis tjener penge på, men som også er en fordel for Post Danmark. Det er et godt eksempel på, at den faste forbindelse også er en gevinst for DSB Gods.

Imidlertid kan man jo stille sig det spørgsmål: Er det partout givet, at DSB Gods skal give

underskud for at være en fornuftig miljøforanstaltning og for at være en fornuftig transportøkonomisk foranstaltning? Det betvivler jeg meget stærkt, og bestræbelserne fra regeringens side skal da også gå på at få DSB Gods i bedre økonomisk stand. Der er ingen tvivl om, at når vi ser på DSB's økonomiske problemer det seneste års tid, så skyldes de jo i hovedsagen de problemer, som DSB Gods er løbet ind i med at kunne få balance i DSB Gods' økonomi.

Derfor er der behov for, at der tages alvorligt fat, som det nu allerede gøres fra direktion og bestyrelse, for at få rettet op på økonomien i DSB Gods og først og fremmest få nyorienteret DSB Gods. Så vi satser på nyt materiel, vi satser på nye fragtonråder, og vi satser på nye kunder.

Fru Vibeke Peschardt var inde på taksterne over Storebælt. Jeg er fuldstændig enig med fru Vibeke Peschardt, der siger, at der skal generelle styringsmidler til, hvis vi ønsker at påvirke transportsektorens miljøbelastning. Det er absurd, som jeg sagde før, at se på Storebæltsforbindelsen som et isoleret instrument i en miljømæssig indsats i transportsektoren. Det er absurd.

Jeg mener, det er rigtigt at betragte tingene som en helhed, og så glæder jeg mig naturligvis over, at Det Radikale Venstre noterer det som en kendsgerning, at den faste forbindelse er en realitet. Det ville være absurd andet end at betragte den faste forbindelse over Storebælt som en realitet, som man må handle ud fra, og jeg er utrolig glad for, at Det Radikale Venstre vil deltage og tage ansvar for de mange politiske beslutninger, der givetvis i mange år skal tages, for så vidt angår Storebælts økonomi.

Det er jo således, at regeringspartierne og Venstre og De Konservative har aftalt nogle takster, som indikerer takstniveauet for Storebæltsforbindelsen, men aftalt under den forudsætning, at taksterne givetvis skal justeres med jævne mellemrum. Og det, Det Radikale Venstre har gjort, er altså at have meldt sig ind i klubben, der er med til at definere takstniveauet i det kommende år. Det er da en ualmindelig begavet og klog beslutning, hvis man vil have indflydelse på takstniveauet, at man så melder sig ind i den aftalekreds, der for øvrigt udmønter taksterne.

Så vil jeg sige til hr. Køpke Christensen, at jeg synes, at hr. Køpke Christensens indlæg var meget ensidigt – bilisme for bilismens egen skyld kunne det næsten oversættes til. Vi er jo

alle sammen bilister, de fleste af os i al fald. Vi er også togpassagerer, vi er også fodgængere, vi er også cyklister, vi er også buspassagerer, vi er også flypassagerer.

Det, der er vigtigt for regeringen, er, at den samlede infrastruktur, den samlede transportstruktur i Danmark er moderne, lever op til de krav, som passagerer, som samfundet må stille, og derfor er det ikke nok alene at modernisere og udbygge vores vejnet. Der er også behov for, at vi udbygger vores lufthavne, der er behov for, at vi øger trygheden for trafikanter til fods og på cykel, og der er bestemt også behov for en modernisering af jernbanetrafikken.

Fru Jette Gottlieb stillede det spørgsmål, om jernbanen overhovedet skal støttes: Er det regeringens synspunkt, at jernbanerne skal støttes med offentlige midler? Det turde ikke være nogen hemmelighed, at regeringen agter at støtte jernbanen med tilskud. Man kan f.eks. slå op i finanslovsforslaget for 1997 og dér se, at det samlede tilskudsniveau til DSB er budgetteret til et niveau på omkring 4,5 mia. kr. om året.

Men selvfølgelig er det interessant at stille sig det spørgsmål, som jeg synes fru Jette Gottlieb undveg, nemlig: Tilskud – jamen til hvad? Og det er jo dér, vi har en nok så interessant politisk diskussion: Tilskud – jamen til hvad? Hvordan vil vi vægte tilskuddet? Skal vi partout give tilskud til underskudsdrift af DSB Gods, eller skal vi bruge pengene til at modernisere passagertrafikken? Skal vi vægte anderledes? Det er nok så interessant at deltage i den diskussion, synes jeg.

Spørgsmålet er også, i form af hvad der gives tilskud. Er det tilskud eller ej, at Folketinget forhåbentlig beslutter at reducere DSB's Storebæltsbetaling fra 1.240 mio. kr. til 525 mio. kr.? Det er i alt fald en gevinst for DSB; det er i alt fald en gevinst for den kollektive trafikks mulighed for at kunne konkurrere.

Hr. Arne Melchior var inde på oplysningen om, at tilskuddene ikke er øget til DSB, at der har været krav om generel rationalisering og effektivisering gennem årene. Det krav vil fortsætte, ingen tvivl om det. Der er også med den nye aftale lagt vægt på, at vi prøver en ændring i alt fald af det mertilskud, DSB får, således at investeringerne i de kommende år i hovedsagen går på at investere i infrastruktur og investere i nye anlæg.

Hr. Arne Melchior spørger, om jeg vil bekræfte, at man i DSB er god nok. Jeg vil gerne bekræfte, at man i DSB i hovedsagen er god nok.

Der er 16.000 mennesker i DSB Jernbanetransport, der gør et overordentlig hæderligt stykke arbejde hver eneste dag; der er en effektiv og venlig kundebehandling, og der er en administration, der bokser med at få en række store opgaver løst.

En af de største opgaver, som de fleste kunder lægger mest vægt på, er jo, om togene kommer og afgår til tiden. Dét må jeg konstatere, og det er jeg glad for at kunne sige, at dér har DSB i de senere år opnået ganske positive og forbedrede resultater. Det betyder, at det klima, vi har kunnet forhandle i, har været betydelig bedre, end det var for 2½ år siden, hvor vi så ganske svage resultater i form af DSB's regularitet. Så DSB er en god og for samfundet helt afgørende nødvendig virksomhed, og jeg er glad for at kunne sige, at DSB efter min opfattelse bestemt er på rette spor.

Jeg er også glad for at kunne sige i dag, at det, der udmønter sig af debatten her, jo er en politisk vilje, der ikke alene omsættes i ord, men også omsættes i handling, der giver øget støtte til DSB's modernisering og effektiviseringsbestrebelse, nemlig i form af nyt materiel for mange milliarder kroner og nye investeringer.

Til hr. Arne Melchior's spørgsmål om udbud vil jeg gerne knytte den kommentar, at det jo er således i dag, at DSB naturligvis udbyder massevis af opgaver. DSB udbyder anlægsopgaver, og DSB udbyder naturligvis også en række vedligeholdelsesopgaver. Det, der er intentionen i den politiske rammeaftale, er, at anlægsarbejder skal udbydes også i fremtiden, og det er tanken, at vedligeholdelsesopgaver i højere grad skal udbydes i lidt større omfang, end det er tilfældet i dag, og så er det som bekendt sådan, at DSB Gods' lastbilkørsel også er under udbud, og her bliver der mulighed for at konkurrere både for DSB Gods' egne lastbiler, men også i konkurrence med private vognmænd.

Spørgsmålet er så, om kørslen – operatørdelen eller billetsælgerdelen – kan udbydes. Det er der ingen planer om. Imidlertid er der vel alle mulige gode tegn på, at der kommer konkurrence i de kommende år på jernbanesiden, på transportørsiden. Vi kan allerede i dag se, at SI har planer. Der har også været nævnt andre jernbaneselskaber, og man har diskuteret, om Deutsche Bundesbahn skulle have planer om at køre togtrafik i Danmark. Hvis de måtte have ønsker om det, skal de være hjerteligt velkomne til at søge om muligheden for at køre på det danske jernbaneskinnet.

Imidlertid har vi stadig væk til gode at se den første ansøgning om at få lov fra et konkurrerende firma til at køre med passagerer. Vi har endnu ikke set nogen ansøgninger fra private firmaer. Jeg siger blot, at de skal være velkomne, hvis de ønsker at køre, men naturligvis er det meget vigtigt, at vi har nøje øje for: På hvilke betingelser skal der i givet fald køres, på hvilket serviceniveau, på hvilke afgangstider, på hvilket kvalitetsniveau skal en sådan kørsel i givet fald indrettes? Imidlertid må jeg sige, at til trods for at der generelt på EU-plan er ønsker om at åbne op for konkurrence, er ønsker om, at der skal åbnes op for flere operatører på jernbanenettet, vil der nok gå en rum tid, inden det er en realitet, som har stor betydning.

Så spørger hr. Arne Melchior til de mange forskellige signalsystemer, elsystemer, køreplansaftaler, skinnebredder, der er i Europa, om jeg ikke vil gøre det, som med et fint ord hedder interoperabilitet, til min hertesag. Dét kan jeg sige, at det bestemt er min hertesag. Jeg tror i og for sig, jeg kan sige, at det i alt fald er næsten alle transportministres hertesag. Imidlertid er det utrolig vanskeligt at komme igennem med, fordi det er så hulens dyrt at få samstemt disse pr. tradition og pr. historie meget forskelligt opbyggede jernbanesystemer.

Jeg vil gerne takke ordførerne for en saglig og velkvalificeret debat – nu skal jeg ikke give karakterer, i hvert fald var det en saglig debat. Jeg ser frem til, at vi kan komme igennem med nogle praktiske løsninger på de problemer, som den kollektive trafik har stået i i mange år. Og jeg ser meget frem til, at disse praktiske udmøntninger af den aftale, som vi har brugt megen tid på at diskutere i dag, nemlig lovforslagene, vil få tilslutning af en meget bred kreds af Folketingets partier.

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg beder om, at man dæmper samtalerne lidt rundt omkring i salen; der er for meget støj.

**Tommy Dinesen (SF):**

Det har været en debat med mange korte bemærkninger, og derfor er der ikke mange, der ikke allerede har været inde i en diskussion af nogle af de ting, der er blevet sagt.

Jeg vil godt sige, at efter 15 år bliver jeg mere og mere forbavset, for jeg er ved at blive enig med hr. Arne Melchior, og det havde jeg ikke regnet med skulle blive endepunktet på det hele. Jeg synes, det var en god tale, hr. Arne

Melchior holdt. Og det er naturligvis rigtigt, at der er mange, der gør en stor indsats inden for DSB. Det er også rigtigt, at det er nemt at hetze mod DSB. Jeg kender adskillige eksempler fra det private erhvervsliv, hvor man har lavet nogle fejltagelser, der i hvert fald ikke er blevet omtalt. Men når det er DSB, så bliver de omtalt.

Til hr. Jan Køpke Christensen, der var inde på, at for udliciteringer skal der være betingelser, vil jeg godt sige, at det jo er en almindelighed. Man går jo ikke hen og udliciterer noget som helst, uden at der er betingelser med. Enhedslisten og SF er i hvert fald ikke enige i den aftale, der ligger her. Godt nok er vi måske enige i de nyinvesteringer, der ligger, men i lighed med det, fru Jette Gottlieb også sagde, har vi også den holdning i SF, at skulle der være nogle, der skulle betale for den faste forbindelse over Storebælt, så skulle det være bilisterne.

Man kan så også konstatere, at V og K altså er komplet ligeglade med DSB Gods. Og når hr. Kaj Ikast siger, at gods skal op på de lange afstande, så er det ganske givet rigtigt. Men når der peges på, at det skal være hele Europa, man skal køre i, så er der den hage ved det, at Europa desværre ikke har skinner til det. Og det koster milliarder at få etableret dem. Det er det, der er problemet med gods på skinner i Europa.

Trafikministeren var inde på de andre aftaler, der ligger med SF, og det er rigtigt, det gør der på dette her område. Vi vil også godt være med til forhandlingerne, når det drejer sig om DSB. Men det er da også rigtigt, at vi ikke ligesom De Radikale f.eks. har accepteret, at der er en billed på Storebælt – jeg kan godt se, den er der; den rager op, så man kan se den helt i Kalundborg. Men vi mener, at det er en forkert økonomi og investering, der ligger i hvert fald i Storebæltsforbindelsen.

Ellers vil jeg sige tak til ordførerne. Jeg vil ikke sige mere, for vi skal til at behandle en 5-6 andre forslag, og jeg har ikke tænkt mig at stå og sige de samme ting én gang til.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 32 af Tommy Dinesen (SF) og Jette Gottlieb (EL) (se foran) forkastedes, idet 12 (SF og EL) stemte for, 94 (S, V, KF, RV, FP, CD og DF) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Første behandling af lovforslag nr. L 94: Forslag til lov om Banestyrelsen m.v.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/11 96).

Sammen med denne sag foretoges:  
**12) Første behandling af lovforslag nr. L 95: Forslag til lov om ændring af lov om DSE Rederi A/S.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/11 96).

**13) Første behandling af lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om DSB Bussers A/S.**  
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).  
(Fremsat 27/11 96).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

**Søren Hansen (S):**

Som det gik med DSB, gik det ikke – i alle tilfælde ikke godt nok. Derfor måtte der ændringer til. Der måtte flere investeringer til, der måtte gennemføres en mere effektiv struktur, vi måtte sørge for at øge jernbanernes konkurrenceevne, og vi måtte også sørge for, at den internationale udvikling, som efterhånden er trængt ind også på jernbaneområdet, også fik en rimelig og ordentlig chance for at slå igennem i Danmark. Det er denne udvikling og disse udviklingstendenser, der nu manifesterer sig i form af de lovforslag, der er til behandling i dag.

Først forslaget om Banestyrelsen, der skal varetage den statslige jernbaneinfrastruktur. Banestyrelsen får en klart defineret opgave, som det bliver nemmere at overskue og forhåbentlig også nemmere at løse på en god og på en fornuftig måde, så man kan sikre, at også denne del af jernbanedriften bliver velfungerende.

Adskillelsen mellem jernbaneinfrastrukturen og operatørdelen kan Socialdemokratiet tilslutte sig; vi tror, det er et skridt i den rigtige retning. På samme måde kan vi tilslutte os de to lovforslag.