

mokratiet, at regeringen ikke har større ambitioner på boligområdet, men endnu mere ærgerligt er det, at regeringen i kraft af mangel på egne ideer ikke kunne støtte de mange gode ideer til flere boliger, som Socialdemokratiet har fremsat foreslag om her i salen sammen med De Radikale.

Nok en gang vil jeg godt takke ministeren og regeringen for, at man trods alt har valgt at genbruge lovforslag fra den tidligere regering. Det er trods alt bedre end ingenting fra denne regering.

Jeg vil godt understrege, at for os ligger der ikke med det her, at vi ønsker, at man fra regeringens side skal gå ind og fjerne kommunernes ret til at bestemme, hvor meget lejeboligbyggeri der skal laves.

Jeg vil også godt sige meget klart: Det er ikke for vores skyld, at lejeboligbyggeriet skal op at stå, men for de mange mennesker, der står i en akut boligmangel, ville det have klædt regeringen at huske på, at det er ikke alle, der har et frit valg på boligmarkedet. Der er mange, der ikke har råd til at købe, og for de mange mennesker skal der også være en bolig til rådighed.

Derfor er det uomtvisteligt, at skal vi de lange ventelister til livs, skal der bygges noget mere, og jeg håber, at regeringen på et eller andet tidspunkt vil vise sig ansvarlige, også i forhold til de mennesker.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 114 stemmer.

### Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Anden behandling af lovforslag nr. L 3: Forslag til lov om anlæg af rute 26, strækningen Thisted-Nors, m.v. (Nors Omfartsvej).** Af trafikministeren (Flemming Hansen). (Fremsat 5/12 2001. Første behandling 11/12 2001. Betænkning 31/1 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

### Afstemning

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 4) Forespørgsel nr. F 11:

#### Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om regeringens planer for jernbanernes fremtid i Danmark, og hvilke initiativer agter ministeren at tage i denne forbindelse?«

Af Poul Andersen (S), Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 14/12 2001. Fremme af forespørgslen vedtaget 8/1 2002).

Kl. 10.10

### Begrundelse

#### Jacob Buksti (S):

Baggrunden for, at de fire partier bag denne forespørgsel har ønsket at få drøftet jernbanernes fremtid her i Folketinget, er, at vi samtidig med, at vi bl.a. på EU-plan ser en opprioritering af jernbanernes rolle i fremtidens transportpolitik, på grund af regeringsskiftet nu står i den særegne situation, at de fire partier, jernbaneparterne, der bærer det afgørende aftalegrundlag for jernbanernes udvikling i Danmark, nu sidder i opposition, mens de partier, der nu sidder i regering, samt deres parlamentariske støtteparti ikke har støttet det aftalegrundlag, ja, faktisk har været imod afgørende dele heraf. Spørgsmålet

er derfor, om det eksisterende aftalegrundlag loyalt vil blive ført ud i livet af regeringen eller ej.

Den tidligere regering indgik således sammen med SF og Enhedslisten en række omfattende aftaler til sikring af jernbanernes udvikling her i landet. Med pinsepakken fra 1998 og jernbaneaftalen fra november 1999 blev der skabt et fundament for jernbanernes fremtid, som allerede har givet klare positive resultater med stigende passagertal, indkøb af nye tog, bedre service, bedre økonomi hos DSB. Men det er sådan, at vi nu frygter, at det bliver skudt ud i fremtiden.

Samtidig kan vi også se, at regeringen i sit finanslovsforslag har inddraget 1 mia. kr. ekstra fra DSB's økonomi, uden at det i nævneværdigt omfang anvendes til investering i nye baner og tog. DSB betragtes som en pengemaskine uden perspektiv for jernbanernes fremtid. Det er et forkert signal til de mange dygtige medarbejdere i DSB, at belønningen for at have medvirket til at gøre DSB til et af de mest effektive jernbaneselskaber i Europa er, at den bedre økonomi, der skabes, anvendes til finansiering af regeringens perspektivløse skatkestop.

Derfor ser vi meget frem til at høre ministerens svar på regeringens syn på jernbanernes fremtid, og om regeringen vil forpligte sig på det aftalegrundlag, som denne udvikling hidtil har hvilet på.

## Besvarelse

### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Lad mig indlede med at sige tak for denne lejlighed til at behandle jernbaneområdet. Det giver anledning til både at gøre status og se fremad.

Det er netop 5 år siden, at vi tog hul på at ændre på jernbanernes organisering i Danmark. I 1997 blev Banestyrelsen skilt ud fra DSB. I 1998 fik vi en jernbanelov, som åbnede for brugen af banenettet. Loven gav os mulighed for at udbyde dele af togtrafikken. I en anden lov blev DSB ændret til en selvstændig offentlig virksomhed. Siden er godstrafikken frasolgt DSB, og denne drives nu som en selvstændig forretning.

Et bredt flertal stod bag disse initiativer, og der er grund til at være tilfreds. Vi kan glæde os over, at jernbanen i de seneste år har haft en rimelig succes med pæne stigninger i passagertallet. Jeg tror dels, der er tale om en dygtig indsats, dels at Storebæltsforbindelsen, banen til

Kastrup Lufthavn og Øresundsforbindelsen har en del af æren.

Den første udlicitering er netop gennemført. Selv om det ikke er gået stille af, vil jeg betegne udbudsprocessen som en stor succes. På grund af udsigten til den mulige konkurrence har vi set en imponerende stor effektivisering i DSB. Jeg er også sikker på, at passagererne i Midt- og Vestjylland vil værdsætte nye tog og hilse et frisk pust i servicen velkommen.

Alt er dog ikke perfekt, og der er stadig meget at gøre. Jeg er klar over, at de daglige brugere af f.eks. Kystbanen næppe er så begejstrede for kvaliteten. Jeg er også klar over, at der kan være behov for en øget vedligeholdelse på sporet i de kommende år. Endelig har jernbanen vist sig at være et ganske kompliceret erhverv at komme ind i. Enkelte nye godsoperatører har forsøgt sig, men er ikke sluppet godt fra det.

I en anden sammenhæng har vi også passeret et sporskifte. Den tidligere regering valgte i 1999 at indgå en aftale uden om de nuværende regeringspartier. Man valgte ikke at fortsætte 1990'ernes brede forlig om rammerne for jernbanernes udvikling og indgik en aftale alene med SF og Enhedslisten.

Det giver på den anden side regeringen mulighed for at starte på en frisk med at udstikke de kommende års jernbanepolitik. Regeringen ser jernbanens styrke ved transport af tilstrækkelig mange passagerer eller meget gods over relevante afstande. Stordriftsfordelene skal udnyttes, og tiltag til gavn for de mange må prioriteres. Regeringen vil anlægge rationelle samfundsøkonomiske overvejelser på, hvad jernbanen bør bruges til, selv om det også må erkendes, at ikke alt kan beregnes og gøres op i kroner og øre.

Kl. 10.15

Hensynet til erhvervslivet fordrer udvikling af afsætningskanaler i Europa. Der må på de europæiske motorveje forventes stadig større trængselsproblemer og restriktioner. Det er derfor nødvendigt at udvikle et alternativ til vejtransport. Godstrafikken bør gives en prioritet.

Det er en meget vigtig opgave for det europæiske samarbejde at nedbryde de mange tekniske barrierer for jernbanetrafik på tværs af landegrænserne. Det arbejde støtter regeringen fuldt ud, og det var jo noget af det meget spændende indhold i den diskussion om hvidbogen, vi havde for ca. 1 måned siden.

Regeringen tror på, at jernbanen i kraft af sin kvalitet og sine tilbud vil kunne udvikle sig og styrke sin konkurrencesituation.

Jernbanen skal ikke beskyttes kunstigt. Borgerne skal sikres et frit valg mellem forskellige transportmidler. Regeringen vil tillade kørsel med fjernbusser, som kan være med til at tage toppen af kapacitetspresset fra togsystemet og skabe nye kollektive trafiktilbud.

Konkurrence og liberalisering er vigtige nøgleord i udvikling af jernbanen. Regeringen vil arbejde på at nedbryde barrierer for at udøve togtrafik som en erhvervs-mæssig aktivitet. Regeringen vil fortsætte udliciteringen, men i et kontrolleret og i et afstemt tempo. Vi vender senere på dagen tilbage hertil.

Regeringen vil sikre jernbanen som rygrad i den landsdækkende kollektive trafikbetjening. Det er fremdeles en samfundsopgave at sikre en minimumstrafikforsyning gennem trafikindkøb, og det skal sikres, at også yderområderne kan nås med kollektiv trafik med en rimelig kvalitet. Statens dispositioner skal ses sammen med amternes trafikindkøb af regional kollektiv trafik.

Regeringen vil lægge stor vægt på at bevare sammenhæng og overskuelighed i trafikssystemerne for brugerne. Det indebærer en indsats for at sikre billetfællesskaber og koordinering mellem forskellige togoperatører samt mellem tog og bus.

Vi vil undgå engelske tilstande på jernbaneområdet. Vi vil fastholde, at fundamentet – altså banenettet – er statens. Infrastrukturen skal være i orden og søges udviklet i overensstemmelse med behovene.

Regeringen vil arbejde på at forbedre kvaliteten i togtrafikken. Pålidelighed og præcision i driften er vigtig for at fastholde togpassagererne. Det er ikke nødvendigvis et mål i sit selv at køre flest mulige tog, hvis det overbelaster nettet og ødelægger regulariteten.

Regeringen anser Danmarks internationale placering som både et problem og en chance. Problemerne ved en stor transittrafik er naturligvis til at få øje på. Det er derfor ønskeligt at få store dele af transittrafikken transporteret på bane, og det øger behovet for attraktive godstogsforbindelser. Transittrafikken understøtter samtidig muligheden for at tilbyde danske virksomheder flere attraktive godsforbindelser ud i Europa, flere end danske virksomheder selv kan opfylde.

En fast forbindelse over Femern Bælt vil på mange måder være en fordel for togtrafikken.

Men det skal samtidig erkendes, at en sådan forbindelse vil være et langsigtet projekt, som ikke må blive en stopklods for udviklingen på kortere sigt.

De virkemidler, regeringen vil tage op, er en større egenfinansiering i sektoren i form af øget satsning på indtægtsgivende aktiviteter, mere udlicitering og effektivisering. Det bestående produktionsapparat skal være i orden og udvikles. Kvaliteten af banenettet skal genoprettes, og den nødvendige vedligeholdelse må prioriteres.

På længere sigt synes der mulighed for at øge kapaciteten på banenettet ved indførelse af nye signalsystemer baseret på moderne teknologi efter international standard.

Vi må aktivt følge med i udviklingen og overveje, hvordan der optimalt kan gås i gang med systemskiftet. Nye baneanlæg kan muligvis komme på tale, hvor der virkelig er underlag herfor, såsom indre København og den sjællandske regionaltrafik.

Efter erfaringer med det første udbud agter vi på sigt at gennemføre videre udbud af regionaltrafikken.

Der skal ses på, hvordan de bestående spor kan udnyttes i tilfælde, hvor der er begrænset banekapacitet. Af hensyn til godstrafikken skal persontrafik ikke under alle omstændigheder prioriteres. Der må også tages stilling til, hvor mange tog det er klogt at køre med på de enkelte strækninger under hensyntagen til præcisionen. Der skal i visse tilfælde ses på en tilpasning af stationsstrukturen for at sikre, at de ressourcer, der anvendes på jernbanen, kommer flest til gode.

Overvejelser om den fremtidige struktur for DSB vil jeg vende tilbage til under den forespørgselsdebat, der følger efter, nemlig F 14.

Kl. 10.20

## Forhandling

### Jacob Buksti (S):

For Socialdemokratiet er det afgørende, at der sker en afbalancering af de forskellige transportformer og -hensyn, der gør sig gældende på trafik- og transportområdet. Vi ser ikke problemstillingerne som enten-eller, men som både-og.

Det betyder imidlertid, at visse transportformer og -hensyn kræver en særlig prioritering og særlige politiske initiativer, idet de ellers ikke vil få den nødvendige styrke. Det gælder tydeligvis hensyn til bløde trafikanter og trafikikkerhed,

og det gælder problemet med trafikken negative virkninger ikke mindst i forhold til miljøet og de mennesker, der bor tæt på de store trafik anlæg.

Det betyder også, at der må foretages en række bevidste politiske valg i forhold til jernbanernes udvikling og fremtid. Uden en bevidst oprioritering af jernbanernes placering i det samlede billede vil man ikke kunne opnå den nødvendige balance og sikre en effektiv og kvalitetsbetonet kollektiv trafik som et alternativ eller supplement til privatbilen og vejtrafikken i øvrigt. Det er jo også derfor, at det er et væsentligt element i EU's hvidbog om fremtidens transport.

Lige op til folketingsvalgets udskrivelse var der ved at blive afsluttet forhandlinger mellem de fire jernbanepartier om status på den eksisterende jernbaneaftale fra november 1999 og som opfølgning på pinsepakkens aftale om Ringbanen.

Derudover var der enighed om iværksættelse af en række nye initiativer af betydning ikke mindst for den sjællandske regionaltrafik og nærbaneinitiativerne omkring Århus og Aalborg. Vi var enige om, at der skulle tages initiativer til sikring af en tidssvarende reovering og modernisering af skinnenettet, en sikring af ringbaneprojektets gennemførelse og en modernisering og fremtidssikring af Nørreport Station.

Vi var også enige om, at der allerede på indeværende års finanslov skulle afsættes midler til projektering af dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød, ligesom vi var enige om, at der skulle foretages en væsentlig opgradering af sydbanen fra Ringsted til Nykøbing Falster, både med hensyn til selve banen og indsættelse af moderne og bedre materiel, f.eks. dobbeltdækkervogne, således som det også sker på Nordvestbanen.

Vi var altså i gang med gennemførelse af en helt afgørende og væsentlig opgradering af den sjællandske pendlertrafik. Det er nu skudt ud i fremtiden, og det finder vi klart uacceptabelt. Vi vil derfor arbejde på, at regeringen bliver bundet til at foretage de nødvendige investeringer hurtigst muligt.

Endelig er det bemærkelsesværdigt, at efter at de nuværende regeringspartier sammen med andre partier i opposition har presset på for at få genåbnet jernbaneforbindelsen København-Gedser-Berlin, er det nu skudt ud i fremtiden, idet man først efter en afklaring af de tyske hensigter vil træffe beslutning om, hvorvidt banen skal genåbnes.

Det er i direkte modstrid med de beslutninger, som regeringspartierne og ikke mindst den nuværende skatteminister selv har været med til at presse igennem. Vi havde sat de nødvendige midler af i den aftale, vi var ved at indgå. De er nu fjernet.

Tilsvarende er det også uklart, hvad der videre skal ske med nærbaneinitiativerne omkring Århus og Aalborg. Regeringen siger, at den vil prioritere indsatsen i forhold til hovedstadstrafikken højt, men samtidig kan vi se Venstres finanspolitiske ordfører, hr. Kristian Jensen, udtale, at pengene til nye motorveje i Jylland skal tages fra København, for dér har man jo den kollektive trafik.

Ja, hvad skal vi egentlig tro? Vi ønsker at sikre, at jernbanerne får den nødvendige stærke placering i fremtidens transportsystem også som led i en sammenhængende europæisk politik, at der er tale om høj kvalitet og komfort, at der er tog til tiden, og at DSB's position som et stærkt nationalt jernbaneselskab sikres i en situation med øget konkurrence og under ydre pres.

Jeg skal på den baggrund på vegne af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

#### Forslag til vedtagelse

- »Folketinget bekræfter det eksisterende aftalegrundlag for jernbanernes udvikling i Danmark og pålægger i denne forbindelse regeringen,
- at sikre den nødvendige udbygning og reovering af skinnenettet,
  - at sikre Ringbaneprojektets gennemførelse som planlagt uden forsinkelser og beskæringer,
  - at gennemføre den nødvendige modernisering af Nørreport Station, sikre grundlaget for udvidelse af kapaciteten mellem København H. og Østerport og dermed fremtidssikre kapaciteten på hovednettet i hele Danmark,
  - at fremlægge forslag til udbygning af den sjællandske pendlertrafik, herunder fremsætte forslag til projekteringslov for anlæggelse af dobbeltspor Lejre-Vipperød og forslag til opgradering af Sydbanen fra Ringsted til Nykøbing F.,
  - at sikre etableringen af jernbaneforbindelse København-Gedser-Berlin,
  - at arbejde videre med nærbaneinitiativerne omkring Århus og Aalborg, og

– at sikre, at der ikke sker en underminering af DSB's økonomi og udviklingsmuligheder.«  
(Forslag til vedtagelse nr. V 15).

Kl. 10.25

**Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se foran). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne stille hr. Jacob Buksti et spørgsmål. Har hr. Jacob Buksti egentlig fulgt udviklingen inden for jernbanen i 1980'erne, og hvem der bar den igennem? Jeg spørger, fordi vi byggede Storbæltbroen, vi byggede Øresundsforbindelsen, som virkelig har været det, der gav det store løft for jernbanen i Danmark.

Det, hr. Buksti i dag omtaler som de fire jernbanepartier, har jeg aldrig hørt før. Det advarede vi imod. Vi advarede imod at lave et forlig med én stemmes flertal så lang tid frem i tiden. Vi har altid i dette høje Ting haft nogle faste regler:

Jernbanen har et stort bredt forlig bag sig, når vi laver aftalerne. Når vi laver aftaler på trafikkenes øvrige dele, har vi haft et bredt samarbejde i dette høje Ting. Hvis jernbanepartierne vil have sådan en ekstra fjer i hatten for at kalde sig det, så lad dem kalde sig det, men det er til skade for jernbanen.

Jeg er glad for, at ministeren i dag bekræfter, at vi går tilbage til det store brede forlig, som vi havde hele vejen op igennem 1980'erne, ellers havde vi aldrig fået de store trafikprojekter op at stå.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det er så i forlængelse af det, hr. Kaj Ikast sagde. Jeg vil lige minde om, at det var altså også i den periode, skinnenettet forfaldt, fordi man ikke sørgede for, at det blev vedligeholdt, men o.k., det var så det, vi skulle vide. Det, der faktisk skete i 1999, var, at vi satte en frygtelig masse penge af til gamle regninger, som lå til os. Det var både noget, der var efterslæb, og noget, som jeg ikke vil tøve med at kalde underslæb, for man tvang Frederikssundbanen igennem uden at sætte penge af til det, og så gik det fra vedligeholdet. Det er så, hvad det er.

Det, som jeg synes vi skal have fat i, og som den socialdemokratiske ordfører lod regeringen slippe alt for blidt med, var det klare aftalebrud

på det store DSB-forlig. Det var SF også med i, og det var Socialdemokratiet også med i. Det var, da vi selvstændiggjorde DSB. Der tiltrådte vi forliget, og jeg går ud fra, at det var i forståelse med de øvrige forligspartier, for ellers kan man ikke gøre sådan noget.

Det har den nuværende regering blæst fuldstændig på, den har ikke mig bekendt – medmindre jeg ikke bliver ordentlig informeret – drømt om at inddrage os og heller ikke Socialdemokratiet og De Radikale i, hvordan vi håndterer spørgsmålet om det store overskud på DSB. Der ligger jo en klar aftale i selve grundlaget for den der selvstændiggørelse om, at de første 3 år går en del af pengene direkte i statskassen, derefter tilhører resten Trafikministeriet og dermed også forligspartierne og dermed også, hvordan det skal bruges.

Jeg vil gerne spørge hr. Jacob Buksti: Er det ikke også hr. Jacob Bukstis opfattelse, at det skulle vi have været med i alle sammen?

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg må sige, at fru Margrethe Aukens spørgsmål her til sidst næsten er et svar på hr. Kaj Ikast's spørgsmål. Man får næsten tårer i øjnene, når man hører hr. Kaj Ikast stå og tale om brede forlig og aftaler, der skal holdes, når det, vi har oplevet, er, at det i hvert fald er en smags sag, hvorvidt det er tilfældet, for når det drejer sig om aftaler, som ikke er mere end 1 år gamle, begynder man, næsten inden blækket tørrer, og i hvert fald før der er kommet mos på, at sætte os andre pistolen for panden, for så er det ikke jernbaner, det handler om, så er det motorveje et eller andet sted i Jylland.

Derfor vil jeg sige til hr. Kaj Ikast: Det kan godt være, at Venstre og De Konservative har været med. Jeg ved godt, hvornår de har været med til dels at lave store broer, dels til en DSB-jernbaneaftale fra 1996. Men Venstre og De Konservative var altså ikke med i 1999, Venstre og De Konservative var ikke med i de udvidelser, der skete omkring Ringbanen. Det vil sige, at med hensyn til det, der ligger frem til 2005, er Venstre og De Konservative for store dele ikke med, fordi Venstre og De Konservative ikke ville betale pengene. Venstre og De Konservative ville ikke betale pengene. Man opererer med en fuldstændig afsporet tankegang om, hvad det var. Det, det går ud på for de fire partier, som står bag den her forespørgsel, er at sikre kvalite-

ten i jernbanetrafikken, mens det, som borgerlige partier har stået for, er en anden model.

Kl. 10.30

Og så vil jeg bare sige til fru Margrete Auken, at jeg har spurgt trafikministeren, også i spørgsmål her i salen, om, hvad baggrunden er for, at man inddrager 1 mia. kr. af DSB's overskud og putter den ned i det store hul til finansiering af et fuldstændig perspektivløst skattestop.

Jeg mener, at det i hvert fald er et spørgsmål, som burde være diskuteret, hvis det var sådan, at man mente, at der skulle være brede aftaler om jernbaner i Danmark. Det er fuldstændig uacceptabelt for os, at man har taget DSB-penge og brugt til ikke noget som helst andet end at finansiere skattelettelser for erhvervslivet, hvilket ikke har noget som helst perspektiv.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det er jo meget tydeligt at høre, at hr. Jacob Bukstis tid i trafikken er meget kort. Hvis han nu læste historien op, som han gjorde på universitetet i sin tid, så ville han opdage de store forlig. Ud over broerne blev der også lavet alt muligt andet. Forbindelsen direkte fra Hamburg til Odense har Socialdemokratiet ikke vedkendt sig i 1990'erne, men i 1980'erne gjorde de det, og sådan har der været det ene efter det andet.

Elektrificeringen blev godkendt og lavet sammen med Socialdemokratiet. Egentlig blev den startet af J.K. Hansen som minister i 1981 og så ført videre af den borgerlige regering, men stoppet af den socialdemokratiske regering, da den kom til. Sådan har det været gang på gang.

Angående det forlig om Herningmotorvejen, som hr. Jacob Buksti omtalte, så sagde vi allerede under forhandlingerne dengang: Vi ønsker at lave den om til motorvej, den dag vi får magten. Der blev enighed med Socialdemokratiet i sidste uge. Det synes jeg egentlig ikke man skal skælde ud over. Jeg synes, det var et godt forlig, der blev lavet.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg skal lige underholde hr. Jacob Buksti med, at SF også var med, da vi lavede elektrificeringen, for da var det det klogeste. Det viste sig, at det blev enormt meget, meget, meget, meget, meget dyrere, end vi havde forudset, og derfor var vi med til at sige, at det der med at sende gode penge efter dårlige altså ikke er så smart. Det blev sat i bero, fordi vilkårene simpelt hen æn-

drede sig og vi havde klaret hovednettet. Det vedkender vi os også. Vi var ikke med i de direkte aftaler, men vi tilsluttede os det. Hovedforbindelsen fra København til Hamburg er nu elektrificeret, sådan at godsforbindelserne kan køre uden at skifte trækraft, men de skal under alle omstændigheder derefter have ny trækraft, så det er en klog beslutning. Der er jeg enig med De Konservative i, at sådan skal den beslutning være.

Problemet har bare været, at man i de forlig, der er blevet lavet siden hen, ikke regner med, at man skal have hinanden med i det, og jeg vil godt have Socialdemokraterne til at blive betragtelig mere gale i skralden over det forligsbrud ...

**Formanden:**

Ja tak, taletiden er opbrugt for længst.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu er det jo spørgsmål til hr. Jacob Buksti, det drejer sig om her. Jeg blev da også glædeligt overrasket over den formulering og den stærke kritik, der blev udtalt om motorvejsstrækningen Herning-Vejle, men som, så vidt jeg har forstået, Socialdemokratiet har tænkt sig at stemme for og endda har fremmet ved at indgå forlig med regeringen om det. Det går jeg ud fra at Socialdemokratiet stadig mener.

Det var ikke Socialdemokratiet, men derimod Det Radikale Venstre, der sikrede, at der overhovedet blev noget jernbane i sidste uges forlig.

Og så vil jeg sige til hr. Kaj Ikast, at jeg glæder mig umådeligt over viljen til de brede forlig. Der skal ikke majoriseres, vi skal have brede flertal. Det tilsagn vil vi huske, og det ser vi frem til.

**Formanden:**

I de korte bemærkninger i denne omgang er det spørgsmål til hr. Jacob Buksti. Bare så medlemmerne ikke glemmer det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt spørge hr. Jacob Buksti, om han som ordfører for forespørgerne godt vil præcisere, hvad den her forespørgsel i virkeligheden går ud på, for jeg kan høre, at der i hvert fald er en konservativ ordfører, som ikke har læst, hvad forespørgslen går ud på.

Forespørgslen handler – det vil jeg gerne spørge hr. Jacob Buksti om jeg som medfore-

spørger har opfattet korrekt – om at få en debat i Folketinget om, hvordan man klarer at få videreført den udbygning af jernbanen i Danmark, som der var indgået aftale om i det gamle Folketing, og som man nu tilsyneladende fra regeringens side vil indtage en fjendtlig holdning over for.

Kl. 10.35

Det var temaet, som vi ønskede at få en forespørgselsdebat om, men som visse ordførere nu er i gang med at forplumre mest muligt. Og jeg vil gerne opfordre til, at ordføreren for forespørgerne gør, hvad han kan for at få debatten tilbage på sporet ...

#### **Formanden:**

Hovedsporet!

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Ja, også hovedsporet. Tak, hr. formand.

(Kort bemærkning).

#### **Jacob Buksti (S):**

Det er fuldstændig korrekt, som hr. Keld Albrechtsen siger, at der er mange sidespor og blindspor osv. i det her, og nogle kan gøre sig umage for at få det til at handle om alt muligt andet.

Jeg understregede klart, at det, det drejer sig om, er, at vi har den mærkelige, særegne situation, at aftalegrundlaget for udviklingen af jernbanetrafikken i Danmark, helt uanset hvad hr. Kaj Ikast siger og mener, helt frem til 2005 hviler på partier, som ikke er en del af det parlamentariske grundlag bag regeringen.

Derfor er problemet selvfølgelig, hvad perspektivet er, hvad udviklingsmulighederne i det her er. Det, vi kan se, er, at hver gang vi spørger regeringen eller ministeren, så får vi at vide, at der kommer en investeringsplan, og når vi kalder ministeren i samråd, så kan vi ikke få at vide, hvad det er for en, og hvornår den kommer, fordi det er finansministeren, der skal lave den. Det er i hvert fald ikke særlig perspektivfyldt.

Så vil jeg godt sige til hr. Kaj Ikast, at det godt kan være, at hr. Kaj Ikast har været længere i trafikken end jeg, men det er måske selve hovedproblemet. For det kunne jo godt være, at man har været så lang tid i trafikken, at man ikke kan tænke længere, end man gjorde for 10 år siden. Mange af de forslag, som hr. Kaj Ikast markedsførte igen og igen, er det mest oldnordiske, der er, så det eneste, der mangler, er, at hr. Kaj Ikast

går ind for, at vi skal køre med damptog i fremtiden.

Det kan godt være, at vi har været med også i forrige århundrede og i 1800-tallet til at lave forlig osv., men det afgørende er altså, at Venstre og De Konservative og deres støtteparti ikke er en del af det, som bærer det nuværende aftalegrundlag.

Og så blot det, at vi fuldt ud står bag de aftaler, vi indgår også som supplement til de aftaler, man var ved at bryde. Men det er en særegen form for forhandlingstaktik, at man starter med at sætte pistolen for panden af os og siger, at hvis ikke vi går ind for at lave et rimelig interessant motorvejsstykke, så er det vores skyld, at der ligger 26 km, som er tosporet. Det er jo ikke en rimelig form for forhandling, og derfor siger jeg bare, at det også er sådan, at hr. Kaj Ikast måske skulle hjem og læse den aftaletekst, for der står, at den kun kunne ændres til motorvej, hvis trafikudviklingen tilsagde det. Det står der, og man har ikke sagt, at det gør den.

Vi har forhandlet en tilføjelse til det, og det står vi naturligvis ved, men den der snak om brede forlig og aftaler, der skal holdes, gør det altså ikke bedre, og der må vi sige, at det efterhånden med den nuværende regering er en forholdsvis tyndslidt sag.

(Kort bemærkning).

#### **Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil nu nødig være hr. Jacob Buksti og komme med de udtalelser, for hvis man nu tænker længere tilbage end forliget, som blev lavet på socialdemokratisk opfordring – de lavede det, og vi støttede det, og vi førte det loyalt videre – er det egentlig aldrig blevet afsluttet.

Socialdemokratiet ophørte lige pludselig med at gennemføre det, og den sidste strækning fra Tinglev til Sønderborg nægtede den socialdemokratiske regering oven i købet at gennemføre, indtil man med den tidligere socialdemokratiske ordfører fandt ud af, at der var et bredt forlig om det. Vi har aldrig fået at vide, at det forlig var ophævet.

Hvis det er den måde, hr. Jacob Buksti mener man skal holde aftaler på, så kender jeg linjen.

(Kort bemærkning).

#### **Jacob Buksti (S):**

Jeg bliver altid dybt fascineret af at høre på hr. Kaj Ikast. Under en forespørgsel, hvis tema er jernbanernes fremtid i Danmark, har hr. Kaj Ikast indtil nu kun kunnet hæfte sig ved jernba-

nernes fortid. Hvordan kan det være, at hr. Kaj Ikkast ikke beskæftiger sig med det, der er temaet for det her, nemlig hvad man vil i fremtiden?

Hr. Kaj Ikkast ved jo godt, at så sent som i efteråret, lige før valget, blev der afholdt en høring i Trafikudvalget om det store elektrificeringsprojekt. Hvis ellers hr. Kaj Ikkast kan løsrive sig – jeg har hørt, at det er tid til forandring, men det er det åbenbart ikke for hr. Kaj Ikkast – var konklusionen klart, at elektrificering godt kan være interessant i nogle sammenhænge, men set i forhold til andre store projekter, er det det i særklasse mindst samfundsøkonomisk rentable projekt, man overhovedet kan finde på inden for jernbanetrafikken, og det er i øvrigt en klods om benet på DSB.

Når man prioriterede, som man gjorde, var det, fordi man hellere ville have nogle tog, som folk kunne køre i, gode tog, så folk kunne komme ud og køre i tog, og det kan man jo så sent som i dagens avis se, at det gør folk faktisk i større udstrækning. Det er en konsekvens af de fire jernbanepartiets prioritering, ikke af den borgerlige regerings prioritering.

Kl. 10.40

#### Formanden:

Hr. Sven Buhrkall som ordfører.

#### Sven Buhrkall (V):

Ja, men så vil jeg da prøve at se lidt fremad, og det vil jeg da godt ved at understrege vigtigheden af et velfungerende transportsystem. Det er jo helt afgørende for virksomhedernes konkurrenceevne, og jeg vil også sige, det er afgørende for livskvaliteten hos den enkelte borger. Derfor er det vigtigt, at vi har en vedvarende fokusering på kvalitet af hensyn til brugerne, og det er også vigtigt, at vi har en vedvarende fokusering på økonomisk effektivitet af hensyn til brugerne og også af hensyn til skatteyderne. Det er også vigtigt, at vi fortsat har miljø og sikkerhed som afgørende elementer i den danske trafikpolitik.

Jeg synes også, der er grund til at rose DSB's ledelse og medarbejdere for den positive udvikling i passagertrafikken og i økonomien. DSB har forstået at inddrage de fordele, som de faste forbindelser har givet, og det er bestemt positivt.

Det, at økonomien er blevet forbedret, tror jeg, ud over den almindelige økonomiske effektivisering skyldes, at man har fået frasolgt vognladningsgodset til Deutsche Bahn, og at man har fået solgt stykgodset til fragtmændene.

Når vi ser på de forhandlingsresultater, man har opnået både med hensyn til de her frasalgs- og med hensyn til kontraktaftalen med den tidligere regering, så føler jeg mig overbevist om, at DSB har personer med særdeles gode forhandlingsegenskaber, og det er jo et godt aktiv.

Jeg tror også, at udskillelsen af færge drift har medvirket til en større fokusering på det, som er selve kerneydelsen: at transportere passagerer på bane. Det, at man har sådan nogle klare mål og nogle tydelige succeskriterier i organisationen tror jeg har afgørende betydning for den fremtidige udvikling.

Venstre ser jernbanen helt centralt placeret i et landsdækkende kollektivt trafiktilbud, og vi skal bruge jernbanen dér, hvor jernbanen har sin styrke. Men det skal også siges, at den kollektive trafik jo ikke nødvendigvis er bundet til togdrift, men også dækker andre transportformer og kombinationer af forskellige transportformer.

Det er jo sådan, at transport med jernbane ofte hænger sammen med transport med bil, cykel, færge eller taxakørsel. Det er jo en sammenhængende transportkæde, og det afgørende er den samlede vurdering af det. Derfor kan gode vilkår for andre transportmidler jo være en direkte forudsætning for, at man vælger jernbanen.

Jeg vil da også benytte lejligheden til at sige, at for mange borgere ikke mindst i landområderne er personbilen den eneste reelle mulighed og også samfundsmæssigt den mest optimale løsning. Den kendsgerning synes jeg er vigtig at få med.

For Venstre er det helt afgørende, at vi tager udgangspunkt i borgernes behov og forudsætninger. Derfor skal det også gælde på transportområdet, at borgerne skal sikres de bedste rammer for det frie forbrugervalg, og det skal ske igennem liberalisering og konkurrence. Derfor er det naturligt, at der også skal være adgang for fjernbusser. Det skaber et bredere udbud, og fjernbusser vil kunne tiltrække et større samlet passagergrundlag til den kollektive trafik.

Det er vigtigt at understrege, at jernbanen ikke skal begunstiges ved at lægge hindringer eller ved at skabe barrierer for andre transportformer. Jernbanen skal som andre øge sin markedsandel gennem positivt samarbejde, kvalitetsudvikling, effektivisering og produktudvikling med udgangspunkt i borgernes behov.

Hvad angår relationerne til den europæiske trafikpolitik, vil jeg komme tilbage til det i forbindelse med F 14.



Venstre er positive over for drøftelse af en mulig løsrivelse af DSB fra staten gennem dannelse af et A/S. Det afgørende for Venstre er, at der skabes transporter på et højt kvalitetsniveau og på et lavt omkostningsniveau, sagt på en anden måde: DSB skal være en veldreven og effektiv virksomhed. Det er det helt afgørende, og det er ikke så afgørende, hvorvidt ejerskabet er offentligt eller privat.

Venstre lægger vægt på, at passagererne har adgang til gode faciliteter og gode tog. Passagererne skal opleve komfort og kvalitet, og passagererne skal føle sig trygge. Vi lægger vægt på, at vi har et godt skinnenet og en god infrastruktur.

Så vil jeg afslutningsvis samlet konkludere, at Venstre vil arbejde aktivt for etablering af gode og fornuftige fremtidige rammer for jernbanerne, men jeg vil også understrege, at rammerne må DSB selv udfylde.

Kl. 10.45

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Meget af det, som Venstres ordfører sagde, er vi jo selvfølgelig enige i. Nu kunne jeg høre på talen, at den var udarbejdet i tæt samarbejde med ministeren og ministerens tale, så der kan jeg stille spørgsmålet til hr. Sven Buhrkall:

Hvad betød det, da ministeren sagde, at der ikke måtte køre flere tog, end der kunne være på skinnerne? Enten er det en banalitet, og så takker vi for, at der ikke må puttes flere tog ind, end der kan være, eller også betød det noget, jeg kunne bare ikke høre, hvad det var. Der vil jeg godt spørge Venstres ordfører – det kan da godt være, at han heller ikke ved det, men så er det o.k. – om han kan forklare, hvad den mærkelige sætning betød.

Det andet er spørgsmålet om forligstroværdighed. Jeg vil lige igen minde om, at det der store jernbaneforlig om DSB's status, det var S og R med i, og SF tiltrådte det. Der skal vi f.eks. også diskutere yderligere udliciteringer, det kommer vi ind på i næste forespørgsel.

Men forligskredsen må jo med, hvis den her regering skal være til at regne med, og man skal kunne lave aftaler med den. Nu hører jeg både, at overskuddet ryger, det snupper man, og man snakker yderligere udliciteringer uden at inddrage forligspartierne. Er det stilen? Eller skal vi regne med, at det bare er den hovenhed, der er kommet ind, at nu har vi magten, så kan andre gå hjem og vugge?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt stille hr. Sven Buhrkall et helt principielt spørgsmål. Når man nu går til valg på at sige, at man har et skattestop, og det så bagefter viser sig, at man vil til at finansiere det skattestop ved at konfiskere det overskud, der er i DSB, så vil jeg godt spørge hr. Sven Buhrkall, om han ikke kan se, at han dermed i virkeligheden indfører en skattestigning ad bagdøren? For man må gøre sig klart, at hvis man tager pengene, således at de ikke længere kan bruges til forbedringer på f.eks. nærbanerne, jamen så rammer man passagererne. Så er det passagererne, der kommer til at betale.

Nu siger hr. Sven Buhrkall, at han gerne vil have bedre skinner. Jamen hvordan vil han finansiere bedre skinner, når han samtidig vil tage pengene til at finansiere regeringens skattestop? Det hænger simpelt hen ikke sammen. Det er bare en skjult form for skattestigning, som så kommer til at blive en regning til alle dem, der kører i tog.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg synes ikke, at vi hørte meget i Venstres ordførers tale om, hvad for nogle konkrete initiativer man fra Venstres side forestiller sig i fremtiden. Vi hørte noget om fjernbusser, som jo dybest set ikke har så meget med jernbaner at gøre. Hvis det endelig er, så er det vel noget, der gør det en lille smule sværere for DSB at få sammenhæng i økonomien, hvis DSB i øvrigt skal overholde sine forpligtelser til at transportere folk også i de tyndere befolkede områder.

Vi hørte noget om, at man måske ville gøre DSB til et aktieselskab i stedet for en selvstændig offentlig virksomhed, men hvad skulle det egentlig hjælpe? Hvad skulle formålet være med det? Er det, fordi man ikke bare skal bruge overskuddet, men også derefter tage en gevinst ved at sælge det?

Der er stort set ikke den Venstremand, som ikke har en togstrækning i sin valgkreds, som ikke har været fremme med alt det, der skulle ske. Det gælder både fremtrædende ministre i regeringen osv., men ingenting hørte vi om den sjællandske regionaltrafik. Ingenting hørte vi om forbedringer af nærbaneprojekterne på Djursland.

Men vi hørte også, at der skulle være gode faciliteter, stationer osv. Hvordan kan det så være, at man nedlægger stationsmoderniseringspul-

jen, som er den, der skal sikre, at det faktisk sker?

Man siger en hel masse fine ting, men man gør noget andet. Hvor er perspektivet?

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Til fru Margrete Auken vil jeg sige, at jeg ikke skal svare på vegne af ministeren, men jeg kan komme med min egen vurdering af sammenhængen mellem kapacitet og antallet af tog. Det ene er jo, at man kan udvide i, kan man sige, kvantitative størrelser, og det andet er, at man kan gøre det måske mere i kvalitet. Derfor er kapacitetstyring, anvendelse af teknologi i hvert fald en mulighed for at få en større udnyttelse af systemet. Det er det, jeg kan sige i den sammenhæng.

Kl. 10.50

Med hensyn til spørgsmålet om det, at ejeren trækker penge ud, kan jeg sige til hr. Keld Albrechtsen, at jeg betragter det som en ganske naturlig ting, at ejeren placerer midler, og i det øjeblik det går godt, som man kan se er tilfældet her, jeg har noteret mig et overskud på 1,1 mia. kr., der føler jeg, at der er fin plads til at tage et sådant overskud på 500 mio. kr., det ser jeg ingen problemer i.

Med hensyn til konkrete tiltag synes jeg ikke, at Folketingets talerstol er et velegnet sted til at tage de operationelle ting ind, der føler jeg, at vi skal holde os til de brede linjer, og det er det, jeg har forsøgt at gøre i min ordførertale.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Som punkt 1 kan jeg erklære mig fuldstændig enig med Venstres ordfører i, at man skal tænke sig godt om, når man skal se, hvordan man kan forbedre regularitet og kvalitet på banestrækningen. Og så kan jeg forstå, at det var bare en sætning, der var banal, medmindre ministeren havde en finte.

Dernæst lige et spørgsmål om DSB's overskud. Når vi er lidt optaget af det, er det jo ikke bare, fordi vi synes, det er fortvivlende sørgeligt, at det, der skulle have været brugt til den skinnerforbedring, som koster kassen, det tager man bare. Vi sad dér i 1999, og vi kunne ikke få V og K til at betale med på den gamle regning, så vi måtte bruge så mange penge på det, og så var det stadig ikke nok. Derfor er det fortvivlende, at man bare tager pengene.

Det er så, hvad det er, for sådan gør den her regering, det kan jeg ikke andet end tage afstand fra. Men her står vi med et forlig, og det vil sige, at de penge, der var tilovers, når det, der skulle gå til statskassen, var blevet betalt ifølge aftalen – og det var den 3-årige periode – tilhørte ikke Finansministeriet, men Trafikministeriet, og det er faktisk ikke helt det samme.

Det er derfor, vi siger, at forligspartierne, hvortil SF hørte, men altså også S og R, skulle have været med i forhandlingerne om, hvad man gjorde ved de penge. Dem har man bare taget, fordi man åbenbart mener, at forlig er noget, man kan tørre sig et vist sted med.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg er meget ked af, at hr. Sven Buhrkall ikke vil gå ind i en konkret diskussion. Man har taget pengene for at finansiere finansloven. Så er der ikke penge til at reparere skinner for, så er der ikke penge til de planer, som kommunerne rundtomkring med rette har kunnet forvente skulle sættes i værk, f.eks. oprettelse af nye stationer osv., som man har gået og håbet på – også f.eks. i en nu Venstreledet kommune som Århus. Hvad skal de gøre? De får ingen konkret besked, og regeringen møder frem uden at ane sine levende råd med hensyn til, hvordan alle de løfter skal indfris, som man strøede om sig med uden at have nogen penge til det.

Det synes jeg faktisk er meget for dårligt, for én ting er, at man så siger, at nu skal jernbanen betale, og så må det gå, som det kan. Det er jo et politisk valg. Men jeg synes ikke, det er rimeligt, at man samtidig stikker folk blå i øjnene og påstår, at man vil gennemføre alle mulige forbedringer.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg synes også, det er interessant, at Venstres ordfører siger, at når det går godt, så må ejeren kunne inddrage sin del af fortjenesten. Spørgsmålet er jo, hvorfor det går godt.

Hr. Buhrkall sagde, at det var, fordi man havde skilt nogle funktioner fra – gods osv. Javel, men det går også godt, fordi der er indsat flere tog, bedre tog, flere afgangene med det resultat, at selve antallet af passagerer er steget. Og det går jo også godt, fordi medarbejderne i DSB har gennemført en effektivisering og rationalisering. Og hvad er præmien så? Præmien er, at man tager alle pengene og stopper dem ned i et stort sort

hul for at finansiere et skattestop, som primært gavner nogle virksomheder, som ikke har noget med DSB at gøre.

Så sagde ministeren også, at man vil lave mere udbud. Men hvordan kan det være, at man, allerede inden man har høstet erfaringer af det, man har gang i, så allerede vil love sig fast på, at det kunne ske? Hvad nu hvis erfaringerne fra det udbud, der er, viser sig at være negative, vil man så også lave mere udbud? Jeg kan hilse og sige, at det vil Socialdemokratiet ikke. Vi vil have et sammenhængende jernbanenet, og det er afgørende. Det bliver svært at lave meget mere udbud, hvis det stadig skal hænge sammen.

Så vil jeg gerne høre Venstres ordfører, om Venstres ordfører er enig med hr. Kristian Jensen, når hr. Kristian Jensen siger, at som det ser ud nu, så må man finansiere resten af rute 18-motorvejen ved at tage pengene fra København, for der kan de jo bedre klare sig med den kollektive trafik. Dækker det Venstres synspunkt?

Kl. 10.55

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Lad mig til hr. Keld Albrechtsen starte med at sige, at skinnerne vel ikke er blevet slidt ned i den nuværende ministers regeringstid, og omkring det, at man tager 500 mio. kr. ud, vil jeg stadig væk sige, at det er en helt almindelig foreteelse, som en ejer kan gøre. Det hænger jo sammen med den prioritering, som ligger på forskellige væsentlige områder, bl.a. det med at få nedbragt ventelister og få givet et ekstra beløb til ældreområdet.

Omkring investeringer vil jeg sige, at Venstre – med respekt for skattestoppet og med respekt for, at trafikinvesteringer skal dække hele landet og alle transportformer – er åbne for en konstruktiv drøftelse.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Nu undskylder hr. Sven Buhrkall sig med, at de skinner ikke blev slidt ned i den nuværende regerings tid: Jamen hvad vil hr. Sven Buhrkall med den oplysning?

Den nuværende regering har ansvaret for, at skinnerne bliver forbedret, det går jeg ud fra, at hr. Sven Buhrkall er hundrede procent enig med mig i, hvem skulle ellers have ansvaret? Nu har man taget de penge, der skulle bruges til det, og det vil sige, at om nogle år har vi engelske til-

stande på jernbaneområdet, togene begynder at køre miserabelt, antallet af forsinkelser stiger; passagererne bliver ofre i det spil, som Venstre nu spiller.

Men hvis det er det, man vil, hvis det er engelske tilstande på baneområdet, hvor staten skal tjene penge på jernbanerne, og så må det ellers gå, som det kan med skinnerne, så synes jeg bare, at man skal sige rent ud, at det ikke er den kollektive trafik, man prioriterer. Det er jo de nøgne kendsgerninger, det gør man ikke. Man vil gerne have det til at fremstå anderledes, men når man kigger på resultatet på bundlinjen, så er det simpelt hen sådan, det er, den nuværende regering ønsker ikke at prioritere den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg noterede mig, at Venstres ordfører sagde, at Folketingets talerstol ikke var til at komme med konkrete forslag og udspil fra. Men der er jo også nogle, der mener, at hvis man vil bevare en hemmelighed, så skal man bare sige den herfra, for der er ikke nogen, der lægger mærke til den. Men når man hører på debatten ude i landet, så kan det ikke blive mere konkret. Der er ikke det område i landet, hvor der ikke er en eller anden vejstrækning eller jernbanestrækning osv. Hvorfor kan vi ikke få den debat her?

Den nuværende kulturminister gjorde sig, før han blev minister, til meget stor talsmand for, at der skulle ske en forbedring af Nordvestbanen. Den nuværende skatteminister rejser rundt for, at man skulle have åbnet Gedserbanen. Det er ikke sket. Eller hvad med en kraftig forbedring af Sydbanen nede i hans valgdistrikt? Det er da meget konkret, hvorfor må vi ikke høre noget om dét?

Og hvad med skinneforbedring, som også hr. Keld Albrechtsen var inde på? Der er jo ingen som helst markeringer her, og det er årsagen til, at når man kommer over i det midtjyske område, Viborg, Langå, Struer, må man køre helt ned til 70 km/t, og man kan ikke overholde køreplanerne, for vejtræerne langs banestrækningen er i så dårlig stand. Det bliver man da nødt til at forholde sig til temmelig konkret, det kan da ikke klares med en vision.

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Jeg nævnte i min tale, at hvad angår udlicitering, så er det noget, jeg vender tilbage til i F 14, men

jeg vil da godt kommentere hr. Keld Albrechtsens bemærkning, for et sådant udbud og det udbud, som vi nu ser gennemført, vil være med til at skabe forøget kvalitet på de her strækninger, for det er sådan, at konkurrence og liberalisering har kvalitetsforbedringer og en god omkostningsstyring som sine to følgesvende.

Kl. 11.00

Hvad angår investeringerne, har jeg allerede udtrykt mig i den sammenhæng. Jeg siger, at vi er åbne over for en debat om de nødvendige investeringer med respekt for skattestoppet og med respekt for, at det skal være investeringer, som dækker hele landet, og som afspejler alle transportformer.

**Formanden:**

Hr. Poul Fischer som ordfører.

**Poul Fischer (DF):**

For en måned siden drøftede vi hvidbogen om transportpolitikken i EU frem til år 2010. Heraf fremgik det bl.a., at væksten i transportmængden frem til i dag har været kraftigt stigende. Den store mængde transport, der vil blive efterspurgt i fremtiden på både personbefordrings- og godsbeholdringsområdet er ligeledes kraftigt stigende.

På personbefordringsområdet hænger væksten sammen med, at hver person efterspørger et stigende antal kilometer transport pr. dag, og vi taler således om en voldsom vækst i personbefordring, som det jo også fremgik af hvidbogen. Ikke mindst på baggrund af etableringen af broerne, Storebæltsbroen og Øresundsbroen, der jo er af nyere dato, vil væksten i den danske personbefordring generelt være markant stigende. På området for godstransport har der været en stigning på baggrund af den generelle økonomiske vækst samt spredningen og sammensætningen af forbrugsmønstret.

Det er store udfordringer, vi står over for i den kommende trafikplanlægning. Det gælder jernbanenettet, men da så sandelig også kombinationen mellem de forskellige transportformer, biler, busser og jernbanen.

Beslutningen om etablering af Banestyrelsen som statsvirksomhed og forvalter af jernbanefrastrukturen var en fornuftig beslutning i sammenhæng med statens rolle som udbyder af trafik. Det bliver hermed Banestyrelsen, der skal vurdere kapaciteten i forhold til den trafikale efterspørgsel.

Skal jernbanen være et attraktivt alternativ i løsningen af de store persontransportmængder, er det nødvendigt at være opmærksom på flere faktorer. Der skal være kapacitet nok på jernbanenettet, og jernbanenettet skal have en kvalitet, så der kan transporteres hurtigt, og der skal kunne transporteres til tiden.

Vi har med tilfredshed modtaget trafikministerens udmeldinger om, at der pågår en undersøgelse af kvaliteten af det danske jernbanenet. Vi får således et overblik over, hvilke kommende investeringer der er påkrævet. Og der er ingen tvivl om, at det er store investeringer, der skal foretages for at opfylde de nævnte målsætninger.

Lad mig blot nævne Kystbanen, der transporterer langsomt, metroens udbygning, kapacitetsbegrænsning på strækningen København-Ringsted, Femern Bælt-forbindelsen, der godt nok som målsætning fremmedfinansieres, men infrastrukturen på land vil kræve store investeringer. Vi skal her have i mente, at Femern Bælt-forbindelsen skal indgå i det transeuropæiske net og ligeledes være gearet til godstransport fra de øvrige nordiske lande, en godstransport, som igen på sigt kan give kapacitetsproblemer på Øresundsforbindelsen. Så der er nok at tage fat på.

Midt i alt dette må vi ikke glemme, at samtidig med, at tiltag på jernbaneområdet skal løse de rent trafikale problemer, skal investeringerne også være lønsomme målt i forhold til alternative transportmuligheder. Jernbanetransport skal være et tilvalg og ikke et fravalg. Den optimale løsning er ikke at udsulte andre transportmuligheder, eksempelvis anden kollektiv transport og biltransport. Jernbanen har sine begrænsninger; alle danskere bor jo ikke i nærheden af banenettet.

Jeg har i mit indlæg ikke omtalt godstransporten i Danmark, ud fra den betragtning at godstransporten pr. jernbane indenlands er minimal og ikke særlig brugbar. Hertil er landet for lille, afstandene for små og transporten for langsom. Derimod vil der i den internationale gods-transport være muligheder, hvis intentionerne i hvidbogen om en transporthastighed på 80 km/t inden 2010 mod 18 km/t i dag holder. Det er en ambitiøs målsætning. Det store spørgsmål vil være, om transport af gods ved jernbane kan vise sig at blive et troværdigt alternativ til lastvognstransport i den internationale sammenhæng.

Kl. 11.05

Det er et stort arbejde, der skal gøres, hvis det skal lykkes, for vi må jo erkende, at jernbanens styrke både økonomisk og miljømæssigt er godstransport over store afstande, blot infrastrukturen har kapacitet til det.

Trafikministeren har signaleret, at der vil komme en investeringsplan fra den nye regering hen over sommeren, og Dansk Folkepartis råd er: Lav et grundigt forarbejde i forbindelse med investeringsplanen og brug den fornødne tid i den indledende fase. Vi ser ingen grund til at forcere sagen og dermed risikere en investeringsplan, der ikke er ordentligt gennemarbejdet eller koordineret.

Dansk Folkeparti lægger som bekendt vægt på at fremme en mere dynamisk udvikling i yderområder og landdistrikter. Disse områder må ikke blive sorteper i fremtidens trafikpolitik. Det gælder også ved fremtidige udbud af jernbanestrækninger. Det vil være et stort fejlgreb, hvis man opnår kortsigtede besparelser ved at forringe ydelserne, men samtidig modvirker levedygtigheden i yderområderne.

Dansk Folkeparti finder det derfor vigtigt allerede nu at understrege, at man ved planlægningen af fremtidige udliciteringer bør være meget opmærksom på behovet for at fremme udviklingen i de tyndtbefolkede områder.

Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om regeringen ved fremtidige udbud vil sikre, at der ikke sker forringelser i kvaliteten og frekvensen af trafikbetjeningen i yderområderne.

Med hensyn til det fremsatte forslag til vedtagelse kan jeg oplyse, at udbygningerne, der fremgår af forslaget, kan vi have meget sympati for. Dansk Folkeparti har selv nævnt andre, og der vil i Trafikministeriet pågå undersøgelser og komme en investeringsplan, som vi i Dansk Folkeparti afventer.

Med baggrund i dette kan jeg meddele, at Dansk Folkeparti vil stemme imod forslaget.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg synes, det er dybt fascinerende at høre Dansk Folkeparti, som engang slog sig op som sådan en fortaler for forholdsvis sprælske synspunkter, nu stå her som et næsten bovlamt støt-teparti for regeringen uden nogen som helst form for tanker for noget som helst og i hvert fald ikke noget, som skal sætte sig spor sådan i nær fremtid. Man kan gå ind for en masse ting, men man stemmer alligevel imod. Jeg synes, det er meget spændende.

Det var jo sådan, at den tidligere regering var i gang med at gennemføre beslutninger, som ville kunne få konsekvens for indeværende finansår, til forbedringer af hele den sjællandske pendlertrafik, til forbedring af nærbaneinitiativerne.

Skal det forstås sådan, så det, Dansk Folkeparti har lovet omkring finanslovaftalen med regeringen i form af musefælden, er, at Dansk Folkeparti ikke kan tænke én eneste tanke, som koster noget som helst, og dermed at Dansk Folkeparti ikke vil være med til forbedringer overhovedet på det her område? Det var det ene.

Det andet, som hr. Poul Fischer sagde, om, at man skal se lønsomheden i forhold til andre transportformer, hvad betyder det? Betyder det, at man skal have sådan et transportvurderingsinstitut, ligesom man har et miljøvurderingsinstitut, hvor man skal sidde og se, om det nu er dyrere eller billigere at bygge en vej end en jernbane?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Når vi siger, at vi vil stemme imod forslaget til vedtagelse, og samtidig siger, at vi kan have meget sympati for de strækninger, der nu er nævnt i forslaget, er det jo med baggrund i, at trafikministeren har sat Trafikudvalget i sigte, at der vil komme en tilbunds gående undersøgelse af det samlede danske skinnenet, og at regeringen hen over sommeren vil komme med en samlet investeringsplan, der omfatter alle ministerier, men selvfølgelig også tiltag på trafikområdet.

Det mener vi i Dansk Folkeparti at man skal levne regeringen tid til og også til at få den undersøgelse af skinnenettet, for det er jo virkelig problematisk. Vi kender jo selv, som jeg nævnte, Kystbanen, som jo ikke transporterer hurtigere, end den gjorde for 50 år siden.

Med hensyn til lønsomheden vil det sikkert vise sig, når man får den undersøgelse over forholdene – hvis man transporterer hurtigere, og hvor mange passagerer yderligere, man får med fra strækningen til Helsingør – at være en lønsom investering. Det er det, jeg mener med lønsomhed, at det undersøger man samtidig med.

Kl. 11.10

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg synes stadig væk, det er helt fascinerende at høre Dansk Folkepartis nye stil. Altså at man nu siger, at selv om man selvfølgelig godt kan være

tilhænger af noget, må vi afvente regeringens plan.

Man kunne jo også vælge den stil, man havde tidligere, hvor man sagde, hvad regeringen skulle have i sin redegørelse. Dansk Folkeparti sidder, så vidt jeg har forstået, tættere på, uanset at der er nogle, der taler om brede forlig her.

Hvad nu, hvis hr. Poul Fischer sagde, at alt det, der står i den her vedtagelse, skal med i regeringens investeringsplan, i stedet for at sidde og sige: Nu må vi se, hvad der kommer?

Det bliver alt godt fra havet, og det interessante bliver ikke, hvad der står i investeringsplanen. Det bliver det, der ikke står, skulle jeg hilse og sige med min erfaring, selv om der er nogle, der mener, den ikke er så lang.

Hvordan kan det være, at Dansk Folkeparti slet ikke har nogen holdning? Er det, fordi man ikke må, for det har man skrevet under på i finanslovaftalen?

Jeg kan godt forstå, at der er noget, der er lønsumt af jernbaneinvesteringen, men jeg synes, jeg hørte det sådan – jeg synes også, jeg kunne høre det lidt på ministeren – at nu skal vi jo ikke bare køre tog. Det kan jo godt være, at investeringer i jernbane, fordi det er ret tungt, er dyrere på kort sigt end investeringer i vej. Det er jo derfor, det kræver en særlig prioritering at beslutte med hensyn til banerne.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Til hr. Jacob Buksti vil jeg sige, at vi ikke har skrevet under på, at vi ikke må komme med nogen forslag, og hvis hr. Jacob Buksti havde hørt efter min ordførertale, nævnte jeg også nogle strækninger. Jeg nævnte også en høj prioritering af yderområderne, så vi kan have en ordentlig trafikbetjening dér. Så Dansk Folkeparti skal nok komme med deres ønsker på investeringsområdet, og vi har også nogle holdninger til det.

**Formanden:**

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

**Kaj Ikast (KF):**

I juni 1992 blev der lavet et stort forlig i EU om jernbanernes internationale samkørsel og samarbejde på jernbanerne. Vi gik jo så af som regering i 1993, og så har Socialdemokraterne jo virkelig haft muligheden for at køre det, som de selv ville, for basis var lagt.

Nu har vi fået en ny hvidbog, og jeg håber, den nye hvidbog kommer længere, end vi gjorde

i 1992, således at vi får fjernet en stor del af de tekniske handelshindringer, hvis jeg må kalde dem sådan, inden for jernbanerne.

Det er sikkerhedssystemerne på det internationale jernbanenet; det er samspillet i det internationale, for vi kan ikke komme uden om, at det danske jernbanenet er afhængigt af det internationale, idet vores opgave jernbanemæssigt set er at være bindeleddet mellem Skandinavien og Centraleuropa, udviklingen mod øst, således at vi bærer det medansvar, det er at være jernbaneforbindelsen. Det havde man lagt op til i den tidligere regering.

Man har også forhandlet videre om Femernforbindelsen, som man gjorde det i forlængelse af Øresundsforbindelsen, og jeg mener, Danmark er forpligtiget til at lave to store jernbaneforbindelser igennem Danmark, én, der går fra Hamburg til Aalborg og så videre til Frederikshavn og Hirtshals. Jeg mener også, at Danmark er forpligtiget til at lave en Femernforbindelse, således at jernbanen kan komme over Femernforbindelsen og til København og videre til Malmø med en forbindelse til Stockholm og til Oslo.

Derudover er vi forpligtiget til jernbanemæssigt set at opretholde hovedsporet i Danmark. Det er og har altid været således, at det er det, DSB mest har interesseret sig for. Det, vi er nødsaget til at højprioritere i de kommende år, er de mindre jernbaner. En del af dem er nu ført over til amterne, og jeg håber, at det får en bedre effekt, end det har haft tidligere, for jeg må sige det, som jeg føler det: Man har ikke prioriteret de små jernbaner ret meget i de senere år.

Jeg vil også gerne have lov at sige, at det, at man sætter fjernbusser ind, giver en konkurrence for DSB, men jeg går ind for det alligevel, for det er godt med konkurrence, uanset hvad man mener.

At vi har gennemført den første udlicitering, som er gennemført under den socialdemokratiske regering og støttet af os, skal jeg ikke lægge skjul på. Vi vil under næste punkt komme mere ind på udliciteringen, som vi selvfølgelig støtter.

Det, der for mig er væsentligt, er, at man forlader det dér, man havde i den sidste del af den socialdemokratiske regering, at det kun var fire partier, der sad og diskuterede jernbanen. Det har nok været det mest skadelige for jernbanen overhovedet, at man har været så ensidig, at det kun er den ene halvdel af Folketinget, der er med i den, hvorimod man tidligere hele tiden

har kørt på, at det skal være brede forlig. Og jeg er glad for, at ministeren siger det.

Kl. 11.15

Derefter slår hr. Jacob Buksti meget på, at vi ikke støttede de forskellige planer. Vi har faktisk støttet ganske pænt, når vi ikke blev smidt ud af den socialdemokratiske regering, og alle de store planer, hr. Jacob Buksti var lige ved at komme med, tæller altså ikke i byretten. De har ikke været over det høje Ting, de har overhovedet ikke været til behandling, og så kan man jo ikke se på andet end de planer, der ligger. Men det tæller altså ikke i fremtiden. Det, der tæller, er det, der er kørt gennem Folketinget og bliver vedtaget.

Jeg håber, at den investeringsplan, ministeren kommer med, vil give et løft til Storebælts- og Øresundsforbindelserne, så de kan blive med at have fremgang, for det er jo de to forbindelser, der har skabt den kollektive trafik store succeser. Og så håber jeg, at Femernforbindelsen bliver den tredje, så vi også får et kollektivt fremskridt her på Sjælland. Det skal være mit store ønske i dag.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil lige minde den konservative ordfører om, at Venstre og De Konservative blev snuppet af togrevisionen uden billetter. De ville ikke betale, og det var derfor, de ikke var med, men vi ville hellere end gerne have haft dem med. Vi sad i møde efter møde efter møde efter møde, men de ville ikke betale, og så kunne vi ikke lade dem køre på fribillet, for så måtte det være os, der skulle betale, og så måtte vi først og fremmest betale gamle regninger, som lå til os fra det gamle forlig.

Men jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast: Mener han, at det er hovedopgaven at være bindeled? Jeg mener, det trods alt er hovedopgaven at transportere passagerer i Danmark, og det skal selvfølgelig kunne fungere sammen med den internationale transport; det er jeg enig med hr. Kaj Ikast i. Men jeg er meget overrasket og forskrækket over at høre, at det er hovedopgaven at være bindeled, og at vi f.eks. er forpligtet til at bygge Femern Bælt-forbindelsen. Hvor ligger den forpligtelse henne?

Vi skal have et godssystem, der fungerer godt, det er jeg også enig med de forrige ordførere i. Men det behøver da ikke nødvendigvis at betyde, at vi skal tumle af sted med store investeringer, hvis rentabilitet er elendig, og som

ikke løser de problemer, vi stadig har her i landet.

Jeg beklager meget, at hr. Kaj Ikast ikke var til stede ved den høring, vi havde om elektrificering. Det er faktisk fejt at udeblive fra den for bagefter at sige, at man ikke ved, hvad det var, der blev sagt, eller rettere sagt: Man kan sige det, man hele tiden har sagt, uden at lytte efter nye toner.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg må sige, at jeg var også ganske meget overrasket over meldingen om, at Danmark nu skal reduceres til at være et trinbræt på vejen mellem Hamburg og Stockholm. Det må jeg sige, det var noget af en melding.

Nu ved jeg jo godt, at der er ingenting i verden, hr. Kaj Ikast elsker mere end store broer. Men jeg går ud fra, at når hr. Kaj Ikast nu foreslår en hurtig gennemførelse af Femernforbindelsen, er det jo ikke den kollektive trafik, han tænker på. Det lyder så ædelt fra hr. Ikasts side, men det er jo drømmen om en motorvejsbro, som nu dukker frem, og derfor vil jeg gerne spørge hr. Kaj Ikast, om det ikke er korrekt forstået af mig, at det, hr. Kaj Ikast nu med smukke talemåder om kollektiv trafik forsøger at få gennemført, er en motorvejsbro.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil i al enkelthed spørge hr. Kaj Ikast: Når nu jernbanernes fremtid ligger hr. Kaj Ikast så meget på sinde – både de internationale og de lokale – finder hr. Kaj Ikast det så ikke meget problematisk, at når DSB rent faktisk får et overskud, som kan bruges til at fremme jernbanetrafikken, og der i og for sig er en aftale om, at den skal fremmes, tager man ikke chancen og gør det? Der er stor afstand mellem ordene og handlingen, og vil hr. Kaj Ikast sammen med os andre arbejde for, at man i fremtiden sørger for den nødvendige vedligeholdelse?

Jeg synes, det må have interesse for erhvervslivets parti, De Konservative, at der i den sidste grøn bog om energiforsyningssikkerhed for EU faktisk gøres opmærksom på, at en af de helt store trusler for erhvervslivet i fremtiden bliver forsyningssikkerheden, og at det største problem i den sammenhæng er transporten. Det må vel også i lidt længere perspektiv ligge De Konservative på sinde at sikre, at det danske erhvervsliv kan få billig energiforsyning, også i

fremtiden. Men det kræver nogle investeringer, og de investeringer har hr. Ikasts partifælle ikke været villig til at foretage i denne omgang. Er det ikke forkert ikke at gøre det?

Kl. 11.20

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg er dybt bekymret over, at fru Margrete Auken ikke så mig ved elkonferencen. Jeg blev oven i købet citeret for at have stillet et spørgsmål, de ikke kunne høre, så jeg er da ked af, at man overser mig på den måde.

Jernbanen over Femern Bælt er nu engang en nødvendighed, vil jeg sige til hr. Keld Albrechtson, uanset om man vil det eller ej. Så kan man godt sige, at jeg vil bygge en motorvejsbro, javel, men 65 pct. af udgifterne er til jernbanen. Det var meget billigere at lave en bro kun til biler. Den ville give en stor indtægt, og den ville kun koste 35 pct. af, hvad hele broen koster.

Vi er hele tiden gået ind for, at der skal være lige betingelser for trafikken på Storebæltsbroen og på Øresundsbroen, og det samme skal gælde for Femern Bælt-forbindelsen. Men vi ved, at det er nødvendigt, at det er bilerne, der betaler for jernbanen, for jernbanen kan ikke selv. Det så man, dengang Deutsche Bundesbahn lavede et forslag til finansiering af Femern Bælt-forbindelsen: De, der ikke kunne betale, var jernbanen. Bilerne kunne godt.

Så vil jeg gerne sige om Århus-København og Esbjerg-Århus: Jamen nu kører det jo virkelig godt. Jeg kører med den herover og tilbage igen hver uge, og jeg taler med de passagerer, der er med. Der er stor begejstring over personalet og over hele den måde, det afvikles på, og nu er togene oven i købet begyndt at gå præcis.

Jeg vil gerne sige til hr. Martin Lidegaard: Jamen der skal investeres mange penge i jernbanerne de kommende år. Hvis man skal følge hvidbogen, sagde jeg, da vi havde debatten, koster det 30 mia. kr., og dem har vi nok ikke, men så må vi altså finde løsninger. Det Konservative Folkepartis mening er, at den kollektive trafiksygrad er jernbanerne, og derefter skal den udbygges ved hjælp af amterne og de busselskaber, der findes.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil da gerne komme hr. Kaj Ikast til undsætning og bekræfte, at jeg så hr. Kaj Ikast til den pågældende høring. Problemet er bare, at man

ikke kan høre, at hr. Kaj Ikast var der, forstået på den måde, at det har jo overhovedet ikke gjort indtryk, uanset hvad der blev sagt af argumenter.

Så er der noget, jeg ikke kunne forstå i det, hr. Kaj Ikast sagde. Hr. Kaj Ikast startede med, at der blev truffet en beslutning i EU i juni 1992 om, at man skulle kunne køre internationalt med tog, med et fint ord interoperabilitet. Jeg forstod også, at det næsten var Socialdemokraternes skyld, at man stadig ikke kan det.

Nu har jeg været med til, jeg ved ikke hvor mange, transportministerrådsmøder i EU, og jeg skulle hilse og sige: Jeg tror, det er andre og stærkere kræfter, der ligger bag. Man kan harmonisere meget i EU, men stikkontakter og jernbanetrafik er noget af det værste overhovedet. Jeg vil bare høre, om hr. Kaj Ikasts varme tanker om brede forlig skal forstås sådan, at når vi skal til at forhandle den investeringsplan, går regeringen reelt efter brede forlig, så vi ikke skal forhandle med en pistol for panden, fordi der er nogle, som er mere inde i varmen end andre. Det synes jeg er interessant.

Så blot til sidst: Hr. Kaj Ikast siger, at det, jeg står med her, ikke tæller i byretten. Nej, det gør det ikke, fordi vi fik en anden regering. Men jeg har papiret her, og heri står, at det, vi var ved at være enige om, er vi enige om den 30. oktober 2002. Hr. Kaj Ikast kan selv se efter.

**Formanden:**

Kan hr. Jacob Buksti også se en rød lampe?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg må give hr. Kaj Ikast en uforbeholden undskyldning. Jeg tror, at når jeg var sikker på, at han ikke havde været til stede, var det, fordi min respekt for hr. Kaj Ikast faktisk er betragtelig større, end det normalt fremgår fra denne talerstol, og jeg tænkte: Han kan umuligt have været der, sådan som han lyder. Der er intet sket.

Vi havde sat en hel lang dag af, og der var ikke én eneste af de indkaldte eksperter, der argumenterede for, at vi skulle fortsætte elektrificeringen – ikke én eneste – og derfor tænkte jeg: Hr. Kaj Ikast kan ikke have været der. Men jeg undskylder, for nu har han jo bekræftet, at han var der, men at han vitterlig ikke lod sig rokke af fakta og sådan nogle ting. Det kan også være besværligt.

Jeg tror stadig, at af hensyn til de meget, meget store omkostninger, der er ved det, er det



klogt af resten af Folketinget at lægge mærke til, hvad det faktisk koster, hvis man skal køre elektrificeringen videre. Det er enormt dyrt, passagererne får ikke glæde af det, og det vil vare mange år, før det kunne blive nødvendigt af hensyn til nogle af vore godstransporter – rigtig mange år.

Kl. 11.25

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Hr. Kaj Ikast bekræfter, at det, han vil have over Femern Bælt, er en motorvejsbro, og så vil han godt lige have toget med.

Jeg må bare sige, at alt til rådighed stående materiale viser, at dette Femernprojekt er en gigantisk samfundsmæssig fejlinvestering. Der er ikke trafikalt behov for det, men Det Konservative Folkeparti ønsker det åbenbart, fordi de mener, at Danmark har en forpligtelse over for EU. Det var det udtryk, hr. Kaj Ikast brugte: en forpligtelse til at gennemføre det projekt med alle de følgeomkostninger, det vil medføre på både vejsiden og jernbanesiden.

Hvor er den forpligtelse? Kan hr. Kaj Ikast ikke forklare mig, hvorfor vi skulle være forpligtet til at gennemføre Femernforbindelsen? Der findes naturligvis ingen sådan forpligtelse. Den eneste forpligtelse er en, hr. Kaj Ikast har påtaget sig over for sig selv.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Internationale brede forlig er svære, og det er endnu sværere at få dem til at køre videre, så derfor håber jeg, hvidbogen bliver bedre denne gang, end den blev i 1992. Det var de store ord, men hvis man tager grænsepassagen til Tyskland, f.eks. ved Padborg, er den direkte elendig i dag, og jeg vil gerne også sige til den forhenværende minister, at den ikke er blevet bedre. Det får jeg klager over gang på gang.

Når jeg siger brede forlig, mener jeg brede forlig, nøjagtig som vi havde det hele vejen op gennem 1970'erne og 1980'erne, for det er kun derved, at jernbanen kan overleve på lang sigt. Man kan ikke lave disse 5-års-forlig med ét mandats flertal. Jeg fik engang det råd, at skulle man lave forlig inden for dette område, skulle man have 140 af Folketingets 179 medlemmer bag sig, for ellers kunne de ikke holde tre valg frem, og det var næsten altid nødvendigt med disse store forlig. Derfor ser jeg med glæde, at ministeren også deler den opfattelse.

Angående elektrificeringen sagde jeg før til den socialdemokratiske ordfører, at vi har aldrig ophævet det forlig, vi lavede i sin tid. Men jeg kom til at citere forkert før, for det var ikke hr. J.K. Hansen, der underskrev forliget. Det var den nuværende formand for Folketinget, hr. Ivar Hansen, der som trafikminister underskrev dette forlig, og det blev så straffet af hr. J.K. Hansen. Jeg vil da godt sige, at jeg forstår ikke, at man har ellokomotiver og så ikke kan køre til Esbjerg. Det er jo en naturlig vej, og vi købte ellokomotiverne til det formål og til transport af gods.

Jeg må sige til hr. Keld Albrechtsen, at hvis vi ikke havde villet bygge Storebælt og Øresund og ikke havde betalt de 65 pct., jernbanedelen koster, og som bilerne betaler den store del af, havde vi aldrig fået den jernbanesucces, vi har fået i Danmark. Jeg tror, at den fortsætter med Femernforbindelsen, hvis bilerne betaler til jernbanen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Vi har lige fået et svar fra trafikministeren, der viser, at Banestyrelsen betaler overpris for Storebælt og også betaler afgifter til Storebælt for andre strækninger. Det kan vi vende tilbage til.

Men det, jeg vil tage fat i her, er de brede forlig. Synes hr. Kaj Ikast ikke også, at de skal overholdes? Det forlig, der blev lavet om DSB i 1998, tiltrådte SF med hr. Kaj Ikasts accept. Men så blev vi fuldstændig sat af, vi blev ikke yderligere inddraget, og det er jo ikke en god måde at køre videre på.

Jeg var ked af, at vi ikke havde Venstre og De Konservative med i forliget i 1999, men det var jo umuligt, når man ikke ville betale. Men jeg tror ikke, vi lavede noget, som folk ikke var tilfredse med. Det var jo et spørgsmål om at komme i gang med skinnerenoveringen, og så var der nogle lokaløsninger, som kom på plads på det tidspunkt, og så var det lånefinansiering af nye tog. Jeg tror ikke, noget som helst af det er noget, som man vil modsætte sig fra V og K's side, men jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast: Vil han ikke godt gøre noget for, at gamle traditioner for, at man overholder forlig, også bliver videreført under den nuværende regering?

Kl. 11.30

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil meget gerne tilslutte mig fru Margrete Aukens sidste udtalelse. Vi er også tilhængere af

brede forlig. Jeg har det også sådan, at jeg mener, at de er bedre end smalle forlig. Det ved hr. Kaj Ikast godt. Men der er jo ikke meget ved brede forlig, hvis de ikke bliver holdt. Vi synes, at den stil, den nuværende regering har, bryder vi os ikke om. Vi synes ikke, det er acceptabelt, den måde, man kører det på: Bruger et flertal og siger, hvad man har sagt i valgkampen, og så kan man lave det om. Det synes vi ikke er godt.

Men jeg vil bare godt – for sidst nåede jeg det ikke helt – sige til hr. Kaj Ikast, at hvis det var sådan, at vi ikke havde fået et valg, så var der blevet gennemført en aftale. Jeg står med aftaleteksten her, dateret den 30. oktober – det vil sige ca. 2 dage før valgets udskrivelse – hvoraf det fremgår, at vi ville have fået igangsat en vedligeholdelse af og modernisering af infrastrukturen, skinnerne. Det kan vi se, at regeringen er startet på. Vi ville have sat flere penge af til Ringbanen, det kan vi se, at regeringen heldigvis har gjort. Vi ville have lavet den nødvendige modernisering af Nørreport, det har regeringen ikke gjort. Vi ville have igangsat en projekteringslov på Lejre-Vipperød, som også borgerlige politikere var gået ind for. Det har man udskudt. Vi ville have igangsat København-Gedser-Berlin-projektet med penge på finansloven. Det har man udskudt. Vi ville have igangsat en undersøgelse vedrørende et tredje perronspor på Nørreport. Vi ville have gennemført en opprioritering, en opgradering af Sydbanen, og vi ville have lavet en opprioritering af nærbaner...

#### **Formanden:**

Så kan vi ikke nå mere i den omgang.

(Kort bemærkning).

#### **Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil håbe, hr. Buksti vil sende det på museum, således at eftertiden kan se, at den gode vilje har været til stede. Det er det eneste, det kan bruges til.

Så blev vi før beskyldt for, at vi sprænger alle forlig. Det var særlig angående vedligehold af jernbaner og udbygning af jernbaner. Har man egentlig set Banestyrelsens fordeling af pengene igennem årene, der er gået? Jeg vil henvise til side 2336 i anmærkningerne til finansloven, hvor man under 28.63.02 vil kunne se, at der er betydelig flere penge på finansloven i år, end der var sidste år.

Til fru Margrete Auken vil jeg godt sige, at jeg tror på, at vi kan finde tilbage til forligene, der er brede, således at en stor del af Folketinget står

bag jernbanerne. For hvis vi ikke gør det, får vi den slingrekurs, der har medført, at jernbanerne er virkelig nedslidte i øjeblikket. Det er de altså ikke blevet bare på én måned eller to måneder.

Ja, det er jo snart 10 år siden, at vi gik af, så selvfølgelig bærer vi skylden for det, men der har nok også været noget i den mellemliggende tid. Det glemmer fru Auken fuldstændig.

(Kort bemærkning).

#### **Jacob Buksti (S):**

Jeg kan forstå, at hr. Kaj Ikast mener, at vi skal opbevare papirerne på museer. Det synes jeg da også kunne være en god idé, for så kunne det være, folk kunne se, hvad det egentlig er, der er sket.

Baggrunden for, vi har den her forespørgsel, er jo, at vi havde et valg, som ændrede det politiske flertal i Danmark. Det betød, at beslutninger, som vi var ved at være enige om, blev udskudt mindst ét år; det kan hr. Kaj Ikast ikke komme udenom. Der sker ikke en snus på det her område. Der kommer ikke de nødvendige investeringer i baner nu. Man har skudt det ud til en investeringsplan. Det var der ved at være flertal for før, hvis vi ikke havde fået en ændring i det politiske flertal.

Det er jo det, der er hele pointen, må jeg sige til hr. Kaj Ikast. Men det kan være, at vi også skal sende det på museum.

(Kort bemærkning).

#### **Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne gøre hr. Jacob Buksti opmærksom på, der er kommet en ny finanslov. Så prøv bare at slå op, som jeg sagde før, og se, at der er vilje til investering både i vedligeholdelse og i udbygning af jernbaner under Banestyrelsen, vilje til, at DSB frem i tiden skal have materiel.

Men hvad var det, man bevilgede i sin tid i 1999-forliget? Det var låntagning til køb af tog. Jo, det er godt nok. Men man ønskede os ikke til stede, og det ved fru Auken lige så godt, som jeg gør.

#### **Formanden:**

Så er det fru Margrete Auken som ordfører.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg må sige, at jeg er altså virkelig sørgmodig over, at jeg bliver så svigtet af hr. Kaj Ikast. Nu sad vi der dag efter dag efter dag efter dag, og jeg må sige, det var en træningslejr i tålmodighed for et temperament som mit. Det tilstår jeg

gerne. Men V og K blev først sat af, da togrevisi-  
onen definitivt afgjorde, at de ikke ville betale  
for billetten. Vi ville gerne have haft V og K  
med. Lad nu det være sagt først.

Lige én ting til om forlig, inden jeg går videre.  
Forliget drejer sig om, hvorvidt vi bliver inddraget  
i DSB-forhandlingerne fremover, fordi vi var  
med i det i 1998, da tilsluttede vi os det. Og det  
er det, vi så pludselig ikke bliver mere; det er  
det, vi brokker os over, og det vil vi blive ved  
med, indtil vi altså må slå fast, at man ikke kan  
lave aftaler med denne her regering, og det tids-  
punkt kommer forhåbentlig ikke.

Kl. 11.35

Så er der blevet snakket en hel del om, at det  
går så godt på vores jernbaner. En af de aftaler,  
vi lavede, jeg tror meget bredt i midten af  
1990'erne, var, at vi skulle undersøge Køben-  
havn-Ringsted-muligheden. Der blev igangsat  
kolossale høringer, fordi man dér registrerede, at  
jernbanesuccesen på Storebælt, som vi alle sam-  
men er glade for, medførte et voldsomt pres på  
kapaciteten ind i København, som gjorde, at folk  
fik et helt nyt forhold til Dybbølsbro Station. Der  
var ikke ret mange, der kendte Dybbølsbro Sta-  
tion før, men pludselig hang de derude og sag-  
de: Hvad laver jeg her? De kunne ikke komme  
ind til perron.

Det viste sig i løbet af den meget, meget store  
høring, der var, hvor både Banestyrelsen og DSB  
havde deres oplæg, hvor man inddrog folk osv.,  
at man fik identificeret problemet. Problemet  
var – og det var alle parter enige om – først og  
fremmest et hovedbanegårdsproblem.

Det vil sige, at når vi snakker Nørreport i dag,  
så snakker vi om et hovedsporsproblem. Vi  
snakker ikke om lokale københavneproblemer,  
men om, hvordan man kan få togene videre  
igennem til Østerport. Vi får lavet lokoløsningen  
nu, men den kan kun leve op til det, der i øje-  
blikket kører af tog. Den kan ikke klare en øg-  
ning af kapaciteten, og den øgning af kapacite-  
ten er nødvendig, hvis det store potentiale af  
pendlere, der faktisk er på det sjællandske om-  
råde, skal kunne komme med, uden at det går  
ud over hovedstrækningen på hovedsporet.

Det vil sige, at det er hele landet, vi taler om,  
når vi taler om at få det tredje perronspor på  
Nørreport, og man er under alle omstændighe-  
der nødt til at gøre noget ved fjerntogsperronen,  
fordi den burde være forbudt for børn, eller som  
den tidligere trafikminister sagde i forhandlin-  
gerne: Den ligner jo nærmest Afghanistan.

Det er den dyreste del af det at udvide den  
perron og forlænge den. Så kunne man med det  
samme komme i gang med at få lavet et tredje  
perronspor, så vi kan få sendt togene igennem til  
Østerport og skabe en bedre regularitet på hele  
nettet og ikke bare på Kystbanen og lokalt.

Det synes jeg for det første skal siges, og jeg  
synes, det er meget nedslående, at jeg nu kan  
høre, at i hvert fald De Konservative mener, at  
nu har man det godt nok på hovedsporet.

Nu skal vi så til igen at kigge på, hvor man er  
valgt henne, når man skal se på, hvordan vi skal  
lave jernbaneinvesteringer, sådan som det går  
med trafikinvesteringer, og som det altid har  
gjort, at man kan aflæse, hvor de stærkeste poli-  
tikere i trafikken er valgt. Det går helt tilbage til  
forrige eller forforrige århundrede, at man kan  
se: Hvor ligger der jernbaner, hvor ligger der  
hvad for nogle veje, hvad for nogle sving slår  
de? De følger stort set folks bosteder.

Det havde været vores håb, at vi var kommet  
ud over det vrøvl, og at vi nu kunne komme i  
gang med at lave en fornuftig gennemdiskussi-  
on af, hvad det er, vi har brug for.

Vi landede dengang, og det var under trafik-  
minister fru Sonja Mikkelsen, på en løsning, som  
der var opbakning til. Vi skulle udbygge sådan,  
at vi fik klaret København, og vi kunne lave et  
overhalingsspor og gerne to mellem Tåstrup og  
Hvidovre, så vi kunne komme videre ad den vej.

Det blev skudt ned, jeg skal lade være med  
sige af hvem og med hvilke motiver, men ned  
blev det skudt, og så fik man i stedet for S-tog til  
Roskilde. Det er SF ikke med i, og jeg vil bede  
mindeligt om, at ministeren nu kigger på, hvad  
det kommer til at koste.

For meget tyder på, at det bliver dyrere end at  
lave femte spor, og det giver langt, langt mindre  
på kapaciteten end det femte spor. Det skal først  
være, hvis man kan køre det helt til Kastrup, at  
vi overhovedet får noget, der bliver en forbed-  
ring for pendlere der. Og det er altså ikke no-  
get, der berører hovedsporet, hvad det andet vil-  
le gøre.

Så det er meget vigtigt for os, at vi får det her  
med, og at man ikke igen begynder at sige: Ja-  
men der er nok en omfartsvej ved nord.

Så er der nogle andre steder, hvor der sidder  
nogle, der har brug for en motorvej, for det har  
de nu valgt, og det har de lovet deres vælgere.  
Det er meget, meget store investeringer hver  
eneste gang sammenlignet med det, vi skal igen-  
nem med her.

Selvfølgelig er nogle af jernbaneinvesteringerne også enormt store, men de skal altså vedtages og være langsigtede.

Så kommer spørgsmålet om vedligehold. Det var jo det, vi drøftede. Der havde jeg da meget håbet, at hvis vi havde kunnet komme videre med det, at vi kunne have fået Venstre og De Konservative med. Men det havde jo altså kostet. Man havde ikke kunnet gøre det uden at sige, at der skal altså penge til det her.

Jeg vil sige til hr. Kaj Ikast: Da vi var med Trafikudvalget i Japan, konstaterede vi, at det, der fik de japanske jernbaner til at virke, skønt de indimellem var så overfyldte, at de måtte skubbe på for at få folk ind, var et meget, meget højt niveau for vedligeholdet af skinnerne. Det er jammerligt forsømt, og det er på grund af bristede investeringer stort set igennem 1990'erne, og der er stadig væk ikke nok. Vi synes ikke, vi har hørt nok i det, ministeren siger, om, hvordan man prioriterer det her for at få jernbanenettet op på det niveau, det skal.

Lad mig så lige til sidst sige, at regeringen har en plan for nogle af sine ting, udlicitering måske. Men har man en pendlerstrategi? Hvordan får vi de store pendlermængder over på skinnerne? Hvad er det for nogle tilbud, regeringen vil komme med, forslag til investeringer, som tilgodeser pendlerne? Det er nok noget af det, vi er mest optaget af at høre.

Kl. 11.40

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Jeg nævnte i min ordførertale, at det forhold, at man har fået frasolgt vognladningsgods og stykgods, sammen med en forbedring af effektiviteten, som jeg helt klart også gerne vil understrege, har givet en samlet positiv effekt på DSB's økonomi.

Der er nogle investeringer, vi står over for, hvis vi skal forbedre strukturen og brugerforholdene, og i den forbindelse vil jeg gerne have en vurdering fra fru Margrete Auken af, hvor store investeringer der egentlig har været igennem tiden i DSB-stykgods, vognladningsgods, som man vel kan betragte som en fejlinvestering. De midler kunne jo være brugt på andre måder. Og hvordan forholder fru Margrete Auken sig egentlig principielt til en sådan konkurrencefremskydning? Det kan jo have påvirket visse befolkningsgruppers lyst til at indgå i sådanne drøftelser om investeringer. Og her udtrykker jeg klart,

at Venstre er positiv over for at se på, hvilke bemærkninger det giver anledning til.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg kan da glæde Venstres ordfører med, at det støttede SF, at vi flyttede det. Altså de dér investeringer, man tidligere lavede, uden at vi var med i det, er jo sådan set ikke noget, vi har ansvaret for, det var den der berømte trafikklub, der lavede det dér, og jeg skal ikke kunne sige på nuværende tidspunkt, om de investeringer var fornuftige.

Jeg ved, at jeg selv havde et beslutningsforslag i midten af 1980'erne om, at man fik lavet den koordinering både i forhold til Norden og i forhold til EU, som gjorde, at det begyndte at kunne give mening af lave den dér godstransport for alvor.

Det kæmpede jeg med herinde, hvordan man kunne lave kombitransporter osv., og blev stort set mødt med en mur af afvisning, fordi det jo ikke var noget, man skulle lave på den måde dér. Så jeg kan ikke bebrejde hr. Buhrkall, at det var så meget skudt forbi, som det var. Men jeg kan så glæde ham med, at de forhandlinger deltagere vi meget gerne i, og vi accepterer naturligvis, at det blev solgt fra, fra de lokale.

**Formanden:**

Hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Ja, trafikpolitikken og herunder ikke mindst DSB og jernbanerne har jo været meget i fokus, siden den nye regering trådte til. Og det skyldes som bekendt først og fremmest udlicitering af togdriften til Arriva og desværre ikke, at regeringen indtil nu i hvert fald har signaleret handlevilje og offensiv tænkning på dette område, sådan som vi ellers både i EU's trafikvidbog om den fremtidige forsyningsikkerhed og hensynet til miljøet kunne tilsi.

Tværtimod må vi desværre konstatere, at de to mest markante beslutninger, som den nuværende regering har taget på trafikområdet efter nytår, peger i den stik modsatte retning. For det første har vi valgt at bruge en halv milliard kroner på en motorvej, som der ikke er trafikmæssigt grundlag for, for det andet har vi svunget kniven over de danske jernbaner og brugt DSB's overskud til at lappe huller i finansloven.

Godt nok fattes regeringen penge på grund af et meget u hensigtsmæssigt skattestop, men det

er vitterlig kortsigtet tænkning, når det går ud over penge, der skulle have været brugt til investering af nye skinner.

Det har åbenbart ikke for alvor gjort indtryk på trafikministeren, at rapport efter rapport har dokumenteret, at jernbanerne får et kæmpeproblem om ganske få år, hvis ikke skinnenettet fornyes og vedligeholdes. En god skinneinfrastruktur er en helt nødvendig forudsætning, hvis togene også fremover skal kunne være et godt alternativ til bilen. Og hvis nogen er i tvivl om det, kan de ringe til Tony Blair og spørge, hvad der bliver hans største problem i den næste valgkamp.

For i England er et af de store problemer, at ansvaret for vedligeholdelse af skinner og ansvaret for togdriften er blevet adskilt, og begge dele er blevet privatiseret. Det har skabt en situation, hvor ingen har interesse i at tænke og investere langsigtet, fordi det ikke er de samme, der tjener pengene, som skal lave de langsigtede investeringer i skinnerne.

Nu ser vi så herhjemme, at den danske banestyrelses ejere, nemlig den borgerlige regering, heller ikke er parat til at foretage den nødvendige, langsigtede jernbaneinvestering, selv om den generelle udvikling i alle landene omkring os netop skulle tilsige os at satse mere på jernbanerne og få mere gods og flere personer på skinner.

Det siges jo, at man skal dømme mennesker – og hertil må man trods alt stadig tillade sig at henregne os politikere – på, hvad de gør, og ikke på, hvad de siger. Hvis det er rigtigt, ser det sort ud for den danske jernbane i fremtiden. Derfor vil det også virkelig oprigtigt glæde Det Radikale Venstre, hvis ministeren i dag kunne fortælle os, at denne opfattelse er en vildfarelse, at regeringens første gerninger på dette område ikke er symptomatiske for regeringens fremtidige politik, og at man vil gå videre end de pæne ord og lave en offensiv politik også for jernbanerne. Og det kunne vi jo passende vise ved at stemme for det forslag til vedtagelse, der ligger, og som Det Radikale Venstre vil stemme for, for det kan være svært at se, hvad det er, man skal vente på.

Kl. 11.45

Nu siger ministeren, at der vil komme en ny investeringsplan: Det er jo fint, det glæder vi os til at se, det vil vi arbejde konstruktivt med på, men hvad det helt præcis er i den gamle plan, som man allerede nu kan sige er så dårligt, at man ikke vil tilslutte sig det, det kunne være interessant at høre, samtidig med at man så frem-

lægger nye ideer. Ord er ikke det samme som gerning, men ord kan dog også lune i en kold tid. Det håber jeg at ministeren vil have forståelse for.

### **Keld Albrechtsen (EL):**

Vi står jo i de kommende år over for nogle helt afgørende valg med hensyn til, hvordan den kollektive trafik og i ganske særlig grad jernbandedriften skal sikres i Danmark, om vi skal få en god udvikling eller sådan en udvikling, som også hr. Martin Lidegaard var inde på, som vi har været vidne til i England, hvor en række markant forkerte beslutninger fra Tony Blair-regeringens side har medført, at man nu har et nationalt jernbanesystem, der er uden nogen form for koordination, splittet op i enheder, der ikke kan samarbejde, som er uden vedligeholdelse af jernbanenettet, som drives så elendigt, at passagererne ikke kan regne med at kunne nå frem til deres arbejdsplads eller uddannelsessted, hvor togene ofte slet ikke kører, osv., osv.

Hvis de signaler, som den nye regering har sendt, følges op af praktisk handling, hvis den nye regerings holdning til den kollektive trafik følger i fodsporet af de beslutninger, den allerede har truffet, så vandrer man altså i retning af engelske tilstande. Det synes jeg ville være ulykeligt.

Det kommer vi også lidt tilbage til i den efterfølgende forespørgsel, hvor vi skal drøfte ejendomsforholdene inden for jernbanen, så det vil jeg ikke sige mere om i den her sammenhæng, men derimod sige lidt om, hvad det er, der er på spil for passagererne her og nu.

I det gamle Folketing fik vi jo lavet aftaler, der bl.a. pegede frem imod, at der skulle være en langt bedre udbygning af nærbanerne og f.eks. også af sidebanerne, og det lykkedes at få gang i f.eks. Odense-Svendborg, at få jernbanen til at fungere langt bedre ved f.eks. også at indføre brugerindflydelse, ægte decentralisering i trafikken, som gav passagererne direkte mulighed for i samarbejde med DSB at skabe en forbedret togdrift, og som også allerede i år 2000 medførte en passagerfremgang på 13 pct.

Det, der skal til, er en videre udbygning af jernbanesystemet efter de principper, som vitterlig har vist sig at være en succes på Odense-Svendborg. Der er tilsvarende erfaringer faktisk fra Lollandsbanen, og det, der jo er interessant i den sammenhæng, er, at hvis man i en god of-fentligt drevet jernbane går ind og etablerer et lokalt samarbejde med brugerråd osv., og hvis

det offentlige er indstillet på at yde de ganske beskedne investeringer, som der faktisk er tale om for at få forbedret forholdene for passagererne, så giver det hurtigt markante resultater, også i form af forøget passagertrafik.

Alt det, aftaler om udbygning af nærbaner f.eks. ved Århus og Odense, alle disse ting risikerer nu at blive skrottet som følge af den nye regerings projekt om at fjerne pengene, konfiskere pengene, fra området og fylde dem ned i kasse 1 til at finansiere regeringens fortvivlede skattestop. Det er derfor, at vi er glade for, at det har været muligt for fire partier, jernbanepartierne, i fællesskab at rejse denne forespørgsel til regeringen i dag.

Det, jeg er mindre glad for, er, at hverken ministeren eller regeringspartiernes ordførere har været i stand til at besvare de konkrete spørgsmål, som vi har rejst. Det er jeg ked af, for det varsler ilde om, hvordan det vil gå. For når man ikke er i stand til at besvare de konkrete spørgsmål, kan man jo altså meget hurtigt få den mistanke, at det er, fordi man har tænkt sig at skære den kollektive trafik alvorligt i strimler. Vi i Enhedslisten er i hvert fald meget bekymrede for, at det er det, regeringen i realiteten er på vej ud i. Og det vil vi, hvis det er tilfældet, bekæmpe med næb og kløer.

Kl. 11.50

Vi kan selvsagt støtte det forslag til vedtagelse, som er fremsat af de fire partier, og hvis det er sådan, at f.eks. Kristeligt Folkeparti og Dansk Folkeparti mener det alvorligt, når de snakker om at støtte udbygningen af den kollektive trafik, så ville det jo være klædeligt, om også de to partier kunne stemme for det forslag til vedtagelse, som vi har fremsat.

#### **Formanden:**

Det er nu min agt at ringe til afstemning efter en vurdering af, at debatten er ved at være ved sin afslutning i denne omgang. Vi vover det. Ellers må afstemningen jo vente til efter middagspausen.

#### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne takke for en god debat om et meget spændende emne. Jeg synes, debatten har været præget af respekt også for den debat, vi skal have bagefter under den næste forespørgsel. Man har, synes jeg, virkelig forsøgt fra alle parter side ikke at blande tingene sammen, og det takker jeg for.

Når jeg lytter til hr. Jacob Buksti, må jeg sige, at jeg fyldes med en hel del forundring og kan næsten ikke få mig selv til at tro, at det kun er 10 uger siden, hr. Jacob Buksti selv forlod Trafikministeriet. Hvem er det, der har lavet den ene aftale efter den anden med venstrefløjen med ét mandats flertal og så beskylder os andre for ikke at ville samarbejde? Det er meget særpræget at kunne sige sådan noget. Jeg forstår det ganske enkelt ikke. Jeg skal senere vende tilbage til, hvad vi ønsker på området.

Hr. Poul Fischer havde i sit indlæg et meget væsentligt element, synes jeg, hvor han taler om yderområderne. Jeg havde i min tale meget yderområderne med, og jeg er enig i det, hr. Poul Fischer sagde. Jeg synes også, at når vi ser på de konkrete udbud i Midt- og Vestjylland omkring betjening af flere yderområder, både i Thy og langs Vestkysten og i den sydvestlige del af Sønderjylland, så bekræfter det, at regeringen er fuldstændig enig i det, hr. Poul Fischer er inde på, som jeg mener er et væsentligt punkt.

Hr. Kaj Ikast havde et, synes jeg, perspektivrigt og et godt indlæg, der som sædvanlig vidner om meget stor indsigt i forholdene, og jeg siger tak for indlægget.

Fru Margrete Aukén har oplevet det usædvanlige at overse hr. Kaj Ikast, forstod jeg. Det er jo lidt usædvanligt, men jeg forstod så også, at hr. Kaj Ikast fik en uforbeholden undskyldning.

Må jeg så vende mig imod selve det forslag til vedtagelse, der er fremsat, og sige, at det kan regeringspartierne ikke støtte. Vi er enige med Dansk Folkeparti i det. Jeg vil gerne sige, at vi er enige i en række af de ting, der står i vedtagelsen. Vi er enige i mange af elementerne: renovering af banenettet skal fortsætte, Ringbanen fortsætter som hidtil, lokoprojektet fortsætter som hidtil, osv. osv. Det er vi enige i.

Jeg må også sige, som jeg sagde i min indledende tale, at det står regeringen fuldstændig frit at udstikke rammerne for de kommende års jernbanepolitik. Men det ændrer ikke ved, at vi i modsætning til den forrige regering finder det ønskeligt med en bred enighed om rammerne for de kommende års jernbanepolitik.

Jeg har anmodet mit ministerium om at udarbejde et samlet overblik og forslag til en strategi, der udbygger jernbanenettet, og jeg kan sige, at det vil vi indbyde alle Folketingets partier til at deltage i en diskussion om. Det er et projekt, vi havde håbet på at kunne få færdigt til i dag, men det var ikke muligt, for det er et projekt, som det tager lang tid at lave, som skal belyses meget

grundigt, og som jo også indgår i den samlede investeringsplan, som vi både i Trafikudvalget og ved andre lejligheder har talt om.

Men jeg understreger, at jeg synes, at det er meget vigtigt – hr. Kaj Ikkast sagde gang på gang, at han var ked af, at det ikke havde været sådan i de senere år – at vi får det bredest mulige flertal, når vi taler om jernbanepolitik.

Kl. 11.55

Dermed sagt endnu en gang: Vi kan ikke støtte vedtagelsen, og jeg slutter med at sige, at jeg glæder mig til den debat, der kommer efter midt-dagspausen, hvor vi går mere ind på selve DSB's situation og ikke alene taler jernbanepolitik bredt.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg bliver næsten nødt til at gøre ministeren opmærksom på, at det godt kan være, at det ikke er mere end 10 uger siden, at jeg forlod ministerposten, men jeg husker sådan set ikke nogen aftaler, jeg har truffet med én stemmes flertal. Det må da vist være nogle andre nogle.

De forlig, jeg har indgået, er vistnok indgået med et bredt flertal. Jeg ved godt, at der er indgået forlig i 1998 og 1999, men det var jo, fordi de borgerlige partier ikke ville være med. Det er jo at vende tingene på hovedet, for det var, som har sagt, fordi de borgerlige partier ikke ville betale regningen.

Men trafikministeren svarer jo ikke på det, som egentlig er sagen her, nemlig hvorvidt den nuværende regering forholder sig til det eksisterende aftalegrundlag. Jeg forstod det sådan, at det har man skrottet.

Jeg forstod det også sådan, at selv om man i valgkampen har stået og gjort sig store på, at vi skulle lave en hel masse konkrete investeringer, så kan man nu ikke forholde sig til enkelte projekter. De er jo gennemlyst alle sammen. Vi havde beslutningsgrundlaget, så hvis regeringen ville, kunne regeringen sætte penge af til dobbeltspor Lejre-Vipperød, til opgradering af Sydbanen, til at efterkomme beslutningen om en opgradering af Gedserbanen, som den tidligere opposition under ledelse af hr. Svend Erik Hovmand gik ind for. Men det siger man at man ikke vil.

Så derfor: Det er da at skyde det hele ud. Man har taget alle passagererne som gidsler, og der sker ingenting. Og så skal vi holdes hen i uvished om, hvorvidt der engang sker noget, når der kommer en investeringsplan.

Så jeg vil gerne høre, om jeg har forstået ministeren korrekt, at man ikke har tænkt sig at foretage sig noget som helst.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Ministeren siger, at han kunne i og for sig godt støtte nogle af punkterne i det forslag til vedtagelse, som vi har fremsat, men der må åbenbart også være nogle af dem, som regeringen ikke kan støtte.

Så jeg vil begynde nedefra og spørge ministeren: Er det nærbaneinitiativerne omkring Århus og Aalborg, regeringen ikke kan støtte? Eller er det jernbaneforbindelsen København-Gedser-Berlin, man ikke kan støtte?

Det er jo det, vi har bedt om at få svar på: Hvad er regeringens holdning? Derfor vil jeg bede ministeren om at uddybe den besvarelse lidt mere. Det må da være muligt at give svar på så enkle spørgsmål.

**Formanden:**

Fru Margrete Auken i anden omgang.

**Margrete Auken (SF):**

Altså jeg bliver nødt til lige at sige til ministeren, at der blev lavet to forlig, der var meget smalle – nu har jeg lidt mere historik end hr. Jacob Buksti – og det var pinsepakkeopfølgningen, og det var finanslov 2000. De blev vedtaget med meget smalt flertal. Ingen af de ting, vi vedtog dér, har den nuværende regering været imod.

For pinsepakkens vedkommende var det Ringbanen, og det var udbygningen København-Svendborg, som var de tungeste ting af det, og i finanslov 2000 var det altså alle de gamle regninger for forsømmelserne i årene før, først og fremmest banelegemet, men det var lokoløsningen, så var det lånefinansieringen af togene, og så var der en række nærbaneeting, som jeg kan forstå at man også kører igennem nu.

Altså der er ikke noget af det, man har været utilfreds med. Først og fremmest sad vi med en bunden opgave, der hed gamle regninger, men jeg synes også, vi fik lavet nogle rigtig gode ting, og især i pinsepakkeopfølgningen fik vi lavet en smadderflot aftale, som der jo har været god opbakning til siden hen. Jeg vil først og fremmest nævne Ringbanen som den tungeste del af det.

Så vil jeg sige om forlig, at jeg har ikke fået ministeren til at sige, at han vil respektere det forlig – og nu snakker jeg ikke om den aftale, der var ved at komme på plads, og som jeg også

selvfølgelig mener vi burde have inddraget Venstre og De Konservative i, selvfølgelig – men det forlig, der faktisk er, nemlig 1998-forliget, som drejer sig om DSB, hvor den nuværende regering fuldstændig tilsidesætter forliget, som var forudsætningen for, at man kunne komme videre med at få det overskud, vi nu står med i DSB, og forudsætningen for udliciteringen, hvor vi jo også skulle have været inddraget.

Vi sad med hinanden, inklusive Venstre og De Konservative, og forhandlede betingelserne for det udbud, og så er det pludselig, vi sættes af toget alle sammen. Og det er det, jeg ikke synes ministeren her var oppe at sige at han godt ville prøve at gøre noget ved for at få genoprettet, så vi får inddraget hinanden i de aftaler, vi har. Det bliver lidt lettere at lave aftaler fremover, når man har en fornemmelse af, at de bliver respekteret, også henne om næste gadehjørne. Det er det forlig, vi har snakket om.

Kl. 12.00

Lad mig sige til sidst, at jeg har ikke hørt regeringen have en pendlerstrategi, for det eneste, man går op og gør, er at bekræfte de aftaler, der er lavet med én stemmes flertal, nemlig med os. Der kommer man op og siger: Det vil vi godt lave. Det er ikke engang sådan, at man har læst forslaget til vedtagelse. Det, der står om Nørreport, er jo ikke lokoløsningen. Det er en lille bitte nøjsom sag, som drejer sig om at kunne leve op til den nuværende belastning.

Det, vi snakker om, er at udvide og fremtidssikre en kapacitet, sådan at vi også kan få en pendlerstrategi for de store pendlermængder, så de ikke sidder fast inde på Hovedbanen, men kan sendes videre til Østerport, så vi kan få vores trafik til at fungere i hele regionen.

Hvis man tager Lejre-Vipperød, som vi går meget ind for, så risikerer vi jo – hvis det bliver en succes, hvad vi må håbe – at der kommer flere passagerer på hovedstrækningen, og det er der ikke plads til. Det er derfor, at hovedstrækningen, nemlig til Hovedbanegården, og lad mig så også sige femte spor på Tåstrup-Hvidovre, må op i første række, for at det andet giver mening. Det er netop for, at de ikke havner i en prop.

Og jeg tror egentlig, at det, ministeren også sagde i sin tale, hvis jeg så forstod det rigtigt, var, at man ikke må sætte flere tog ind, end der kan være, og derfor skal vi sørge for, at der kan være de tog, der skal være, og derfor starter vi med at give plads til de tog, der skal være.

(Kort bemærkning):

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Hr. Jacob Buksti puster sig gevaldigt op og siger, at der ikke sker noget på jernbaneområdet. Jeg må nu nok sige, at i de første 10 uger, hvor jeg har været minister også på jernbaneområdet, synes jeg nu nok, at jernbanerne har været en hel del i fokus. Det er i hvert fald den opfattelse, jeg har haft, og jeg synes da også, at den er rimelig dækket af medierne. Så der synes jeg, hr. Jacob Buksti skal prøve, om han kan puste sig ned igen.

Så taler hr. Jacob Buksti om, at der ikke sker noget på de mindre ruter, og har fuldstændig overset, at vi har lavet en aftale med Det Radikale Venstre og Socialdemokratiet om at belyse specielt problemerne omkring Lejre-Vipperød. Hr. Jacob Buksti efterlyser, og det gør hr. Keld Albrechtsen også, en samlet plan, men det er jo netop det, vi siger at vi vil lave.

Problemet med penge er, at de ikke kan bruges to gange. Derfor vil regeringen have en samlet plan for alle trafikinvesteringer og også en samlet plan for jernbanestrukturen og jernbaneinfrastrukturen. Det er altså et grundsynspunkt i denne regering, at vi ikke kan bruge pengene to gange. Derfor tillader vi os at lave en samlet plan for, hvor vi vil henad, og hvornår vi vil derudad.

(Kort bemærkning):

**Margrete Auken** (SF):

Jeg fik stadig væk ikke svar på, om forlig er noget, der skal respekteres, eller om man bare ophæver dem, når man synes, at man har et bekvemt flertal til at ophæve dem. Det vil jeg stadig væk godt brokke mig over.

Så vil jeg da godt rose trafikministeren for at sige, at man vil lave en samlet plan, for det har vi ikke haft indtryk af, når vi har haft et andet slagsmål kørende om Metroringen – jeg kunne ikke høre, om det spøjte lidt i ministerens oplæg, og om det var det, han sagde med jernbaner inde i det indre København – hvor det er 10 mia. kr. løsrevet fra enhver sammenhæng og også løsrevet fra resten af hovedstadsregionen, fordi man har en Venstremand til at sidde som formand for Ørestadsselskabet. Hedder det sammenhæng?

Jeg tror ikke, at jeg får ministeren herop endnu en gang, men jeg vil godt kvittere for, at der nu omsider skal være en sammenhængende plan, hvor vi ser på: Hvad har vi brug for? Hvad er der nødvendigt? Ikke efter, hvem der bor



hvorhenne, men efter, hvad der er behov for. Og så får vi forhåbentligt lov til at kigge på det sammen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg prøver også en sidste gang, om jeg kan fravriste ministeren et svar. Jeg tror, det ville skabe større tryghed i f.eks. Aalborg og Århus, hvis ministeren kunne gå op og garantere, at nærbaneudbygningen fortsætter som planlagt i disse to store jyske byer. Det ville i hvert fald være horribelt, hvis det ikke var tilfældet. Derfor bekymrer det mig, at ministeren ikke svarer på det spørgsmål.

Jeg tror, det er et spørgsmål, der vil være meget interesse for at få belyst og skabt sikkerhed for i Århus og Aalborg, så jeg vil meget opfordre ministeren til at komme op og give en garanti for, at vi kan fortsætte nærbaneudbygningen.

Kl. 12.05

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jamen jeg skal gerne love ministeren, at jeg skal alt muligt for at puste mig selv ned igen. Jeg synes, at det er meget betegnende, at det, ministeren mener at ministeren har gjort for jernbanerne, er noget, som jeg er sikker på, ministeren gerne ville have været foruden, mens det, som ministeren burde have gjort, har vi ikke hørt noget som helst om.

Jeg er godt klar over, at vi i det tillæg til den trafikaftale, vi indgik, har lavet et tillæg, hvor man forudsætter, at jernbanestrækningen Lejre-Vipperød vil blive belyst i forbindelse med regeringens investeringsplan for perioden frem til 2010, men det er et fuldstændig tomt udsagn, for i forbindelse med de forhandlinger, vi var i gang med, er det jo belyst.

Det er fuldstændig belyst i det her notat fra den 23. august 2001, hvor der detaljeret står, hvad det koster, hvilke muligheder der er, hvordan det kan anlægges osv., osv. Så det ligger her, og hvis ministeren ikke har det – jeg tror nok, de har det ovre i ministeriet – må ministeren gerne låne det af mig.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 15 af Jacob Buksti (S), Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV) og Keld Albrechtsen (EL) (*se foran*) forkastedes, idet 46 (S, SF, RV og EL) stemte for, 59 (V, DF og KF) imod; 2 (KRF) hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

## Formanden:

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

Mødet udsat kl. 12.08

Kl. 13.00

Mødet genoptaget kl. 13.01.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 5) Forespørgsel nr. F 14:

#### Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke oplysninger kan ministeren give om DSB's fremtid, herunder navnlig om regeringens eventuelle planer om fremtidig udlicitering af togdrift i Danmark og om regeringens holdning til EU-forslag om yderligere udlicitering af jernbanedriften?«

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).

(Forespørgslen anmeldt 8/1 2002. Fremme af forespørgslen vedtaget 17/1 2002).

## Begrundelse

### Keld Albrechtsen (EL):

Når vi har bedt om en forespørgsel, der handler om ejendomsforholdene inden for dansk jernbane i de kommende år, et det på baggrund af den efter vores mening meget forkerte beslutning, ministeren traf om at lave kontrakt med Arriva. Det er en beslutning truffet på et forkert grundlag, byggende på en forskelsbehandling mellem DSB og Arriva og derfor muligvis også i strid med de grundlæggende principper omkring behandling af udbud, hvor vi så en klar sammenblanding af ministerens rolle som ejer og mini-