

[J. K. Hansen]

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

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

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

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

### Besvarelse

#### Trafikministeren (Knud Østergaard):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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