

**[Trafikministeren]**

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

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

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

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

Mødet udsat kl. 11.47

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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