

[J. K. Hansen]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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