

[Billgrav-Nielsen]

senterer for kunderne, og derfor er kunderne tilbageholdende med at udnytte udbudene. Det skal DSB arbejde sig ud af.

Den økonomiske ramme, der ligger for DSB's virksomhed, er DSB-aftalen, som en række partier står bag. Nu er det sådan, som andre også har været inde på, at den økonomiske rammeaftale ikke er af helt ny dato, der er også pillet lidt i kanterne på den undervejs. Vi har for nylig indgået et finanslovforlig, hvor DSB-aftalen, den økonomiske rammeaftale, er ikke blevet anfægtet, men skal vi sige omdisponeret. Vi har lånt lidt her for at bruge lidt mere dér. Jeg er da ikke i tvivl om, at det står til troende, at vi har lånt. Vi har accepteret, at DSB kunne overflytte midler til f.eks. elektrificering, støtte til fremme af det, mod at man allerede næste år får tilbageført midlerne, således at der bliver et nyafstemt program for hele DSB's investeringsvirksomhed.

Det er vigtigt at holde fast ved, at vi med de beslutninger, der er truffet i forbindelse med finansloven, ikke har reduceret DSB's reelle ramme, fordi nye opgaver skulle tilgodeses i finansåret, elektrificering for eksempel.

Jeg mener alligevel, at der er basis for – og det er et spørgsmål, jeg godt vil have ministerens reaktion på – at der er behov for, at vi nu tager DSB's rammeaftale op til nyvurdering.

Jeg vil opfordre ministeren til hurtigst muligt at indkalde partierne til en drøftelse af denne rammeaftale, dels fordi vi ved, at der er andre opgaver, der må vente, når elektrificeringen skal fremskyndes, sådan som rammerne er nu, og dels fordi vi ved, at der pludselig kan blive tale om og behov for også at forberede eldrift på andre linier end den, vi har besluttet ned igennem Sønderjylland. Jeg er overbevist om, at vi først får den virkelige effekt af elektrificeringen, når vi når Århus og senere Ålborg med elektrificeringen. Derfor vil jeg gerne høre ministerens syn på dette.

Jeg mener også, at selve indholdet af aftalen bør gendrøftes. Danmark er nu blevet udstyret med en række store trafikinvesteringer, om hvilke en trafikminister i en ikke særlig fjern fortid sagde, at aldrig nogen sinde, på noget område, i noget tilfælde vil det komme til at berøre andre investeringer på trafikområdet. Dette udsagn holdt højest et døgn.

I dag ved vi, at DSB's investeringer og vejinvesteringerne i det hele taget er sporet ind på

at skulle fremme hovedstrækningsaktiviteten i tilknytning til det store projekt på Storebælt. Det er indlysende, at der dermed er gået midler fra andre opgaver, som i dag giver problemer, det være sig det, man kalder sortpletbekæmpelse på vejene, og det være sig forbedring af regionaltrafikken i DSB's område.

Så en del af den kritik, man med rette kan rejse imod DSB for uøjagtighed i drift på jernbanenettet, har at gøre med, at det ikke har været muligt for DSB at forny materiel og andet udstyr på strækningerne så hurtigt som ønskeligt. Derfor bør DSB-aftalen hurtigst genforhandles med det formål at gøre den bedre. Nu ved jeg godt, at kassen er lukket i 1992, men en velforberedt omformulering, en styrkelse af DSB-aftalen, kræver også tid. Hvis vi kunne nå så langt, at vi fra den 1. januar 1993 har en ny aftale på plads, som bedre tilgodeser de mangler, der er i den nuværende aftale, og som endnu bedre udfylder de rammer, der er, så er det også godt.

Det andet aspekt, vi er nødt til at have med i diskussionen i dag, har allerede været nævnt, det er det europæiske perspektiv. Det er rigtigt, som ministeren siger, at der nu er etableret nogle runde aftaler om, hvad der skal ske i fremtiden. Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at vi her i Danmark bliver nødt til at tænke nyt omkring organisation og struktur på hele vort trafikområde, og denne nytænkning må også komme til at gælde DSB.

Jeg sætter spørgsmålstegn ved, om det bliver muligt for Danmark – hvis vi skal udnytte de frihedsgrader, der kommer, når skinnerne bliver stillet til rådighed for andre transportører end dem, der i dag er på dem, og det ligger jo i kortene – at styrke den danske mulighed for virkelig at gå ind her på europæisk plan. Jeg tror ikke, at det bliver muligt at få så store to cifrede milliardbeløb skubbet hurtigt ind på det danske statsbudget, så vi bliver i stand til virkelig at matche den udvikling.

Jeg er ikke i tvivl om, at hvis vi skal nå de mål, som alle taler for – kraftigt og hurtigt at forøge den kollektive trafiks andel af såvel person- som godstrafik – så skal der oprustes både på det organisatoriske område og på det økonomiske område. Derfor er jeg overbevist om, at Folketinget på et eller andet tidspunkt vil beslutte, at godstrafikken i Danmark bliver organiseret i et aktieselskab, hvori såvel jernbane