

naltrafikken og godstrafikken, enhver mulighed for at erobre markedsandele fra landevejene.

Denne aftale kom kun én måned efter, at Socialdemokratiet på sin kongres vedtog – og nu citerer jeg – »at Socialdemokratiet er principiel modstander af privatiseringer«. Og senere i samme afsnit står der, »at erfaringerne har vist, at den kollektive trafik varetages bedst af det offentlige.«

Jeg lader det lige synke ned et øjeblik! Situationen er således værre end nogen sinde. DSB's muligheder for at konkurrere med landevejstransporten er fuldstændig fjernet, og nedskæringerne af denne public service-funktion, som det så smukt hedder, er i fuld gang. Taberne er de mange, som ikke har bil, og det kan ikke gentages for ofte, at det faktisk er langt over halvdelen af de danske husstande. Taberne er også de personer, som naivt tror, at socialdemokratiske kongresbeslutninger har nogen som helst gyldighed i forhold til den af Socialdemokratiet førte politik.

På den baggrund og på baggrund af de beslutninger er denne forespørgselsdebat mere aktuel end nogen sinde, for hvad i alverden vil regeringen så gøre?

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det glæder mig, at jeg har fået denne forespørgsel fra Enhedslisten og fra SF. Det giver mig lejlighed til her i Tinget at redegøre for de mange tiltag, regeringen har gjort for at fremtidssikre jernbanen i Danmark og dermed forbedre jernbanens muligheder for at konkurrere med de øvrige transportformer i de kommende år.

»Trafikplan 2005« skabte i øvrigt et ganske udmærket fundament for de initiativer, der nu tages på trafikområdet, herunder for jernbanetrafikken. De tiltag, regeringen foranstalter, er da også i overensstemmelse med »Trafikplan 2005«. Tiltagene er også led i den udvikling, der er sket i de senere år på jernbaneområdet, ikke blot i Danmark, men også i de lande, som vi normalt sammenligner os med.

I 1994 indgik regeringspartierne en aftale om DSB's rammer for perioden 1995-98 med Venstre og med Det Konservative Folkeparti. I aftalen var der en målsætning om at udvikle DSB til en moderne og effektiv transportvirksomhed, så udbudet og kvaliteten af DSB's serviceydelser til stadighed ville modsvare borgernes og erhvervslivets voksende krav.

Den 24. oktober i år har parterne bag rammeaftalen indgået en supplerende aftale om DSB. Aftalen indebærer en gennemgribende ændring af DSB's organisationsstruktur, øgede investeringer i materiel og ny jernbaneinfrastruktur og en løsning af de problemer for DSB vedrørende betalingen for anvendelsen af den faste Storebæltsforbindelse, som fremgik af rapporten »DSB og den faste forbindelse over Storebælt«, der udkom i august 1996, tiltag, der tilsammen skaber et sundt fundament for, at jernbanetrafikken kan vinde markedsandele fra de øvrige transportformer.

De tiltag i organisationsstrukturen, som regeringen foretager i øjeblikket, skal ses som led i den udvikling, der er sket i de senere år på jernbaneområdet, ikke blot i Danmark, men også i lande, som vi normalt sammenligner os med. Jeg kan specielt nævne Sverige, Finland og Tyskland, hvor der allerede er gennemført betydelige ændringer af jernbanernes struktur.

Det overordnede sigte med disse ændringer har været at effektivisere jernbanerne. Et væsentligt element i disse ændringer er at opdele jernbaneselskaberne i en operatørdel og en infrastrukturdel, og denne opdeling indgår da også i aftalen af 24. oktober. Der bliver skabt en klar og entydig adskillelse mellem DSB operatørdel og DSB infrastrukturdel allerede fra årsskiftet.

Som det er Folketinget bekendt, har jeg den 27. november fremsat et lovforslag om oprettelse af statsvirksomheden Banestyrelsen. Dette forslag skal senere i dag til første behandling, og her vil jeg komme nærmere ind på Banestyrelsens funktioner.

DSB skal efter opdelingen udelukkende beskæftige sig med operatørsiden eller billet-sælgersiden, om man vil, og køre tog-siden af jernbanevirksomheden. Som konsekvens heraf har DSB derfor vedtaget en strukturændring, der ligeledes træder i kraft ved årsskiftet 1996-97. Denne ændring er imidlertid kun det første skridt, der skal tages. Senest i 1998 skal DSB, som det fremgår af den politiske aftale, være en selvstændig offentlig virksomhed.

For at skabe endnu større klarhed i forretningsstrategi og overskuelighed i virksomhedens økonomi opdeles operatørsiden i flere selvstændige enheder. En del af aftalen er derfor også, at jeg så hurtigt, som det er praktisk muligt, etablerer DSB Intercity og DSB S-tog som aktieselskaber. Trafikministeriet indgår herefter kontrakter om levering af trafikale ydelser med DSB Intercity og med DSB S-tog.