

Omkring DSB's rolle i forhold til den bæredygtige udvikling vil jeg sige, at DSB i sig selv jo er et virkemiddel til at skabe et bedre samfund, der er mere bæredygtigt, end hvis vi ikke havde DSB. Derfor kan man vel sige, at det, der i sig selv er målet med DSB, er, at vi kan bidrage til ad den vej at skabe et mere bæredygtigt samfund.

Hr. Thorkild Fransgaard fra Fremskridtspartiet ønsker total privatisering. Det er efter min opfattelse et teoretisk ønske, som der ikke er grund til at bruge meget tid på, al den stund passagertrafik i Danmark i tog lige så vel som alle andre steder i verden aldrig kan blive til nogen egentlig forretning, der kan give overskud. Men der er med jernbaneloven lagt op til, at vi kan forsøge at få flere operatører ind på jernbaneområdet, og nu laver vi DSB om til en selvstændig offentlig virksomhed, så man også er i stand til at agere på de nye vilkår, sådan som loven om jernbanedrift er tiltællagt.

Jeg er ganske enig med hr. Thorkild Fransgaard i, at sådan som vi nu ændrer vilkårene, bliver det meget mere synligt, hvor det er, at driften inden for jernbanesektoren giver underskud, og hvad det koster at drive togene i Danmark. Det har også været et af ærinderne for regeringen i den her sammenhæng at få den større synlighed, men uden at vi af den grund nødvendigvis ønsker at gå efter at neddrole aktiviteterne, bare fordi de ikke kan drives med et overskud.

Vi er fuldstændig klar over, at der også fremover skal bruges mange penge på togdriften i Danmark, og regeringen er af den opfattelse, at vi skal styrke jernbanedriften af hensyn til miljøet og af hensyn til de mange mennesker, som ikke har adgang til bil i det daglige. Det kan vi kun gøre, ved at vi kører mere tog.

Så går vi selvfølgelig også efter at rationalisere, så vi kan få kørt mere tog for de samme penge, men ellers er vi også indstillet på, at der skal bruges flere penge på den kollektive trafik i årene fremover.

Hr. Ole M. Nielsen var også positiv, og det er jeg glad for. Hr. Ole M. Nielsen tilkendegav også en, hvad jeg vil karakterisere som en sund skepsis over for godsaktiviteterne, og det er jo et af de spørgsmål, som bl.a. vi i Trafikministeriet arbejder ihærdigt med i den her tid. Der vil komme en afklaring i de kommende måneder, som selvfølgelig også partierne vil blive inddraget i.

Jeg kan jo konstatere med glæde, at vi kan få alle partier i Folketinget med undtagelse af Enhedslisten bag det lovforslag, der her ligger, og det er meget tilfredsstillende.

Der kommer herefter nogle ekstra skridt, når lovforslaget er vedtaget. Vi skal i gang med at finde ud af, hvordan jernbanedriften, strategien for hele jernbanedriften, skal se ud i fremtiden. Vi skal finde ud af, hvad det er for nogle økonomiske rammer, det skal ske inden for. Det hænger jo bl.a. sammen med, at vi vil bruge jernbanedriften som et meget væsentligt og afgørende element til at styrke den kollektive trafik. Der skal flere kunder i togene. Der skal køres mere tog. Det er regeringens målsætning, og det er bl.a. for at bidrage til at løse nogle af problemerne med forureningen, med CO<sub>2</sub>-udslip og med ulykker.

Vi har behov for et kollektivt trafiksystem, som kan medvirke til at dæmpe op for i hvert fald noget af væksten i det transportarbejde, der udføres med bil og lastbil, og det er regeringens mål for de kommende forhandlinger om en rammeaftale på jernbaneområdet, at vi kan bidrage væsentligt på den måde.

Der er også en anden side af det her, som jeg gerne lige vil nævne her afslutningsvis, som også er en opgave, der skal tages fat på. Det er barriererne for jernbanens udvikling på internationalt plan.

Det er blevet klart nemmere, efter at Amsterdamtraktaten er vedtaget, at få integreret miljøhensynet i transportpolitikken på det europæiske plan, og her har vi også nogle opgaver med at få realiseret de planer om internationale godskorridorer, som bl.a. Kommissionen arbejder med, og som vi fra dansk side lægger megen vægt på også bliver accepteret af alle de øvrige europæiske lande.

Det går faktisk meget godt fremad med de diskussioner, og vi har selvfølgelig stadig væk nogle veje at gå, men de første skridt er taget, og det tegner godt. Amsterdamtraktaten har været en stor hjælp, men også her har vi altså en opgave, hvor vi skal være offensive fra dansk side, og det ønsker regeringen at bidrage til.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Efter min ordførertale var der hele tre medlemmer af Dansk Folkeparti, der tog ordet, og de var alle stærkt overbeviste om, at DSB-aktier skulle udbydes på liberale vilkår. Og for god