

mio. kr. Den budgetforbedring, der herefter er tilbage, går bl.a. til finansiering af Ringbanen for S-tog i København.

Spørgsmålet tyder i øvrigt på, at hr. Jacob Buksti er bekymret for DSB's fremtid, hvis vi ændrer kontraktbetalingen i en situation med stigende konkurrence og større materielinvesteringer. Jeg deler ikke den bekymring. Udbuddet i Midt- og Vestjylland omfatter 5 pct. af DSB's omsætning. Dette udbud var næppe ukendt for DSB's bestyrelse, da bestyrelsen foreslog at reducere kontraktbetalingen i september sidste år. De næste udbud af DSB's togtrafik, det ved vi, kommer først tidligst i år 2005.

De kommende års investeringer i nye tog er for langt hovedpartens vedkommende finansieret via statens kontraktbetaling til DSB og DSB's tog. Og med hensyn til DSB's billetpriser kan jeg sige, at de følger den almindelige prisudvikling, som de gjorde under den forrige trafikminister.

Jeg finder derfor, at det er fornuftigt og helt naturligt at regulere DSB's forhandlede kontraktbetaling, som DSB's bestyrelse selv har foreslået. Samtidig påskønner jeg den betydelige indsats, ledelse og medarbejdere i DSB har gjort for at effektivisere DSB's drift og dermed frigøre ressourcer til en øget konsolidering af DSB, til Ringbanen og til andre væsentlige samfundsopgaver.

#### **Jacob Buksti (S):**

Jamen jeg får jo næsten tårer i øjnene, når jeg hører trafikministerens redegørelse her.

Jeg tror ikke, at det kan være trafikministeren ubekendt, at det tilsagn eller løfte, eller hvad man nu skal kalde det, der kom fra DSB's ledelse om, at de sådan generøst ville give samfundet en milliard mere, end man havde regnet med man skulle have, var ledsaget af et ønske om, at pengene skulle bruges til investeringer ikke mindst i skinnettet i Danmark ud fra den betragtning, at skinnettet er så nedslidt, at DSB udsættes for forsinkelser.

Så derfor var det sådan, at de gav et tilsagn om en milliard, men det var sådan, at milliardten skulle bruges til investeringer i jernbanen. Det ser jeg ikke er heri. Det er jo muligt, at jeg har misforstået noget, men som jeg har forstået både den brevveksling, der har været mellem trafikministeren og DSB's bestyrelsesformand, og som jeg læser regeringens finanslovsforslag, så overføres der altså 500 mio. kr. fra DSB til statskassen i år.

Det, der stod på den tidligere regerings finanslovsforslag, var 390 mio. kr. Efter min regnebog er der altså en forskel på, at man tager 110 mio. kr. mere, end den tidligere regering ville have gjort, samtidig med at man ikke bruger pengene til de investeringer, som vi ville have gjort.

Derfor må jeg sige: Det er et interessant signal i en situation, hvor man annoncerer, at der skal være flere motorveje, og hvor DSB i øvrigt er inde i en stigende konkurrence, at man da vælger at bruge DSB som en pengemaskine. Mit spørgsmål skal bare være, om det, at man også i fremtiden tager de her penge, betyder, at man er villig til, når vi skal finansiere nye jernbaneinvesteringer, så også at finansiere dem af den milliard, som man allerede har puttet i statskassen, eller skal de finansieres en gang til?

#### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Regeringen kommer med en samlet investeringsplan i løbet af et overskueligt tidsrum.

Selve diskussionen om DSB og banen vil jeg forbeholde mig ret til at komme tilbage til, når vi har en dobbelt forespørgsel om DSB's situation, om jernbanedriftens fremtid i Danmark. Det har vi allerede om en uge, den 7. februar, og jeg vil finde det passende, at det indgår i den debat, vi har der.

#### **Jacob Buksti (S):**

Jamen det er jeg sådan set ikke overrasket over. Det er også derfor, vi har stillet den forespørgsel, for det giver os andre muligheder end spørgetiden her.

Kl. 16.40

Det, som bare er pointen her, er, om ikke ministeren kan forstå, at det virker en lille smule provokerende, at i en situation, hvor man først har måttet give licitationen på de midt- og vestsjyske baner til Arriva, samtidig med at regeringen har besluttet, at der skal laves flere motorveje, end det er aftalt, at man da går ud og bruger DSB som en pengemaskine til at finansiere skattelettelser og andre ting, som regeringen har forpligtet sig til, samtidig med at DSB, som ministeren siger, som man plejer, sætter priserne op. Man kunne jo fra regeringens side tage en forhandling med DSB og bede DSB om at sætte priserne ned, så man faktisk fik flere tog, mere togtrafik og en bedre jernbanetraffic for pengene.