

er derfor, om det eksisterende aftalegrundlag loyalt vil blive ført ud i livet af regeringen eller ej.

Den tidligere regering indgik således sammen med SF og Enhedslisten en række omfattende aftaler til sikring af jernbanernes udvikling her i landet. Med pinsepakken fra 1998 og jernbaneaftalen fra november 1999 blev der skabt et fundament for jernbanernes fremtid, som allerede har givet klare positive resultater med stigende passagertal, indkøb af nye tog, bedre service, bedre økonomi hos DSB. Men det er sådan, at vi nu frygter, at det bliver skudt ud i fremtiden.

Samtidig kan vi også se, at regeringen i sit finanslovsforslag har inddraget 1 mia. kr. ekstra fra DSB's økonomi, uden at det i nævneværdigt omfang anvendes til investering i nye baner og tog. DSB betragtes som en pengemaskine uden perspektiv for jernbanernes fremtid. Det er et forkert signal til de mange dygtige medarbejdere i DSB, at belønningen for at have medvirket til at gøre DSB til et af de mest effektive jernbaneselskaber i Europa er, at den bedre økonomi, der skabes, anvendes til finansiering af regeringens perspektivløse skatkestop.

Derfor ser vi meget frem til at høre ministerens svar på regeringens syn på jernbanernes fremtid, og om regeringen vil forpligte sig på det aftalegrundlag, som denne udvikling hidtil har hvilet på.

## Besvarelse

### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Lad mig indlede med at sige tak for denne lejlighed til at behandle jernbaneområdet. Det giver anledning til både at gøre status og se fremad.

Det er netop 5 år siden, at vi tog hul på at ændre på jernbanernes organisering i Danmark. I 1997 blev Banestyrelsen skilt ud fra DSB. I 1998 fik vi en jernbanelov, som åbnede for brugen af banenettet. Loven gav os mulighed for at udbyde dele af togtrafikken. I en anden lov blev DSB ændret til en selvstændig offentlig virksomhed. Siden er godstrafikken frasolgt DSB, og denne drives nu som en selvstændig forretning.

Et bredt flertal stod bag disse initiativer, og der er grund til at være tilfreds. Vi kan glæde os over, at jernbanen i de seneste år har haft en rimelig succes med pæne stigninger i passagertallet. Jeg tror dels, der er tale om en dygtig indsats, dels at Storebæltsforbindelsen, banen til

Kastrup Lufthavn og Øresundsforbindelsen har en del af æren.

Den første udlicitering er netop gennemført. Selv om det ikke er gået stille af, vil jeg betegne udbudsprocessen som en stor succes. På grund af udsigten til den mulige konkurrence har vi set en imponerende stor effektivisering i DSB. Jeg er også sikker på, at passagererne i Midt- og Vestjylland vil værdsætte nye tog og hilse et frisk pust i servicen velkommen.

Alt er dog ikke perfekt, og der er stadig meget at gøre. Jeg er klar over, at de daglige brugere af f.eks. Kystbanen næppe er så begejstrede for kvaliteten. Jeg er også klar over, at der kan være behov for en øget vedligeholdelse på sporet i de kommende år. Endelig har jernbanen vist sig at være et ganske kompliceret erhverv at komme ind i. Enkelte nye godsoperatører har forsøgt sig, men er ikke sluppet godt fra det.

I en anden sammenhæng har vi også passeret et sporskifte. Den tidligere regering valgte i 1999 at indgå en aftale uden om de nuværende regeringspartier. Man valgte ikke at fortsætte 1990'ernes brede forlig om rammerne for jernbanernes udvikling og indgik en aftale alene med SF og Enhedslisten.

Det giver på den anden side regeringen mulighed for at starte på en frisk med at udstikke de kommende års jernbanepolitik. Regeringen ser jernbanens styrke ved transport af tilstrækkelig mange passagerer eller meget gods over relevante afstande. Stordriftsfordelene skal udnyttes, og tiltag til gavn for de mange må prioriteres. Regeringen vil anlægge rationelle samfundsøkonomiske overvejelser på, hvad jernbanen bør bruges til, selv om det også må erkendes, at ikke alt kan beregnes og gøres op i kroner og øre.

Kl. 10.15

Hensynet til erhvervslivet fordrer udvikling af afsætningskanaler i Europa. Der må på de europæiske motorveje forventes stadig større trængselsproblemer og restriktioner. Det er derfor nødvendigt at udvikle et alternativ til vejtransport. Godstrafikken bør gives en prioritet.

Det er en meget vigtig opgave for det europæiske samarbejde at nedbryde de mange tekniske barrierer for jernbanetrafik på tværs af landegrænserne. Det arbejde støtter regeringen fuldt ud, og det var jo noget af det meget spændende indhold i den diskussion om hvidbogen, vi havde for ca. 1 måned siden.