

Selvfølgelig er nogle af jernbaneinvesteringerne også enormt store, men de skal altså vedtages og være langsigtede.

Så kommer spørgsmålet om vedligehold. Det var jo det, vi drøftede. Der havde jeg da meget håbet, at hvis vi havde kunnet komme videre med det, at vi kunne have fået Venstre og De Konservative med. Men det havde jo altså kostet. Man havde ikke kunnet gøre det uden at sige, at der skal altså penge til det her.

Jeg vil sige til hr. Kaj Ikast: Da vi var med Trafikudvalget i Japan, konstaterede vi, at det, der fik de japanske jernbaner til at virke, skønt de indimellem var så overfyldte, at de måtte skubbe på for at få folk ind, var et meget, meget højt niveau for vedligeholdet af skinnerne. Det er jammerligt forsømt, og det er på grund af bristede investeringer stort set igennem 1990'erne, og der er stadig væk ikke nok. Vi synes ikke, vi har hørt nok i det, ministeren siger, om, hvordan man prioriterer det her for at få jernbanenettet op på det niveau, det skal.

Lad mig så lige til sidst sige, at regeringen har en plan for nogle af sine ting, udlicitering måske. Men har man en pendlerstrategi? Hvordan får vi de store pendlermængder over på skinnerne? Hvad er det for nogle tilbud, regeringen vil komme med, forslag til investeringer, som tilgodeser pendlerne? Det er nok noget af det, vi er mest optaget af at høre.

Kl. 11.40

(Kort bemærkning).

**Sven Buhrkall (V):**

Jeg nævnte i min ordførertale, at det forhold, at man har fået frasolgt vognladningsgods og stykgods, sammen med en forbedring af effektiviteten, som jeg helt klart også gerne vil understrege, har givet en samlet positiv effekt på DSB's økonomi.

Der er nogle investeringer, vi står over for, hvis vi skal forbedre strukturen og brugerforholdene, og i den forbindelse vil jeg gerne have en vurdering fra fru Margrete Auken af, hvor store investeringer der egentlig har været igennem tiden i DSB-stykgods, vognladningsgods, som man vel kan betragte som en fejlinvestering. De midler kunne jo være brugt på andre måder. Og hvordan forholder fru Margrete Auken sig egentlig principielt til en sådan konkurrencefremskydning? Det kan jo have påvirket visse befolkningsgruppers lyst til at indgå i sådanne drøftelser om investeringer. Og her udtrykker jeg klart,

at Venstre er positiv over for at se på, hvilke bemærkninger det giver anledning til.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg kan da glæde Venstres ordfører med, at det støttede SF, at vi flyttede det. Altså de dér investeringer, man tidligere lavede, uden at vi var med i det, er jo sådan set ikke noget, vi har ansvaret for, det var den der berømte trafikklub, der lavede det dér, og jeg skal ikke kunne sige på nuværende tidspunkt, om de investeringer var fornuftige.

Jeg ved, at jeg selv havde et beslutningsforslag i midten af 1980'erne om, at man fik lavet den koordinering både i forhold til Norden og i forhold til EU, som gjorde, at det begyndte at kunne give mening af lave den dér godstransport for alvor.

Det kæmpede jeg med herinde, hvordan man kunne lave kombitransporter osv., og blev stort set mødt med en mur af afvisning, fordi det jo ikke var noget, man skulle lave på den måde dér. Så jeg kan ikke bebrejde hr. Buhrkall, at det var så meget skudt forbi, som det var. Men jeg kan så glæde ham med, at de forhandlinger deltagere vi meget gerne i, og vi accepterer naturligvis, at det blev solgt fra, fra de lokale.

**Formanden:**

Hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Ja, trafikpolitikken og herunder ikke mindst DSB og jernbanerne har jo været meget i fokus, siden den nye regering trådte til. Og det skyldes som bekendt først og fremmest udlicitering af togdriften til Arriva og desværre ikke, at regeringen indtil nu i hvert fald har signaleret handlevilje og offensiv tænkning på dette område, sådan som vi ellers både i EU's trafikkhvidbog om den fremtidige forsyningsikkerhed og hensynet til miljøet kunne tilsi.

Tværtimod må vi desværre konstatere, at de to mest markante beslutninger, som den nuværende regering har taget på trafikområdet efter nytår, peger i den stik modsatte retning. For det første har vi valgt at bruge en halv milliard kroner på en motorvej, som der ikke er trafikmæssigt grundlag for, for det andet har vi svunget kniven over de danske jernbaner og brugt DSB's overskud til at lappe huller i finansloven.

Godt nok fattes regeringen penge på grund af et meget u hensigtsmæssigt skattestop, men det