

sterens rolle som udbyder. Vi har simpelt hen den bekymring, at man hermed i virkeligheden har myrdet DSB.

Det skal så ses i sammenhæng med, at man samtidig konfiskerer DSB's overskud, for hvad vil resultatet af forbedringer og bestræbelser på at gøre det bedre i DSB fremover være?

Det vil for det første være, at hvis man fremlægger et bedre driftsresultat, tager ministeren pengene og fylder dem i statskassen for at finansiere skattestoppet. For det andet vil det næppe være realistisk, at DSB nogen sinde vil kunne vinde et udbud, for de krav, der stilles til DSB, gør på forhånd, at de udsættes for en forskelsbehandling, der vil umuliggøre, at de kan vinde et udbud i konkurrence med private selskaber, som kan konkurrere med fremmede landes pengekasser i baglommen.

Hvis det, som regeringen var inde på under den foregående debat, nemlig at den ønsker at fortsætte med udliciteringerne, får lov til at fortsætte, myrder man DSB, og så mister vi muligheden for at have en landsdækkende, velfungerende jernbaneforsyning her i Danmark. Så får vi engelske tilstande på jernbanelandsdelene.

Det er sørgeligt for dette land, hvis vi skal igennem det samme gigantiske fejlslagne jernbaneeksperiment, som vi har set Tony Blair-regeringen trække England igennem, med det resultat, som alle kender, at togene i store dele af England kører overordentlig dårligt, bl.a. ikke mindst på Arrivas strækninger.

Derfor har vi ønsket den her forespørgsel, og jeg håber også, at vi kan få en redegørelse for det beslutningsgrundlag, der førte ministeren til at forskelsbehandle DSB og påføre staten, altså skatteyderne, et tab på mange hundrede millioner kroner og samtidig påføre DSB et overordentligt stort tab de første år med det nye system.

Kl. 13.05

## Besvarelse

### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Fremtiden for DSB tegner positivt. Passagertallet er steget pænt i de seneste år. I perioden fra 1996 før åbningen af Storebæltsforbindelsen til år 2000 er antallet af rejser med tog mellem landsdelene steget med næsten 50 pct. I samme periode har der også været vækst i antallet af rejser med regionaltog; det gælder ikke mindst øst for Storebælt på den nye bane til Kastrup

Lufthavn og Malmø, der har givet regionaltoget helt nye markeder.

Fremgangen har medført større indtægter og har dermed haft en positiv virkning på DSB's økonomi. Samtidig har DSB's ledelse og medarbejdere gjort en stor indsats for at effektivisere DSB's drift.

Disse forhold har udløst væsentlig større årlige overskud i DSB, end det var forudsat ved virksomhedens stiftelse i 1999. I år 2001 forventer DSB således et overskud på omkring 1,1 mia. kr.; ved stiftelsen af DSB var forventningerne 0,5 mia. kr. Det er et flot økonomisk resultat, som afspejler, at DSB er blevet en meget veldrevet virksomhed. Samtidig afspejler resultatet, at DSB er i stand til at levere et attraktivt togprodukt, som borgerne vælger at benytte. Det kan ledelsen og medarbejderne i DSB være stolte af.

Samtidig er de positive resultater et godt udgangspunkt for DSB's fremtidige udvikling, for selv om det er gået bedre for DSB, venter der stadig væk en række store udfordringer i form af krav til bedre, mere pålidelig og mere effektiv togdrift.

I de kommende år er der lagt op til væsentlige forbedringer af især fjerntrafikken og den sjællandske regionaltrafik. DSB har 83 nye IC4-dieseltogsæt i ordre til fjerntrafikken. Togene forventes løbende indsat i trafik i perioden 2003 til 2006. Indsættelsen af IC4-togene giver mulighed for at køre halvtimesdrift mellem København og Aalborg. Samtidig opnås flere direkte forbindelser og kortere rejsetider i togtrafikken mellem landsdelene.

I den sjællandske regionaltrafik på Nordvestbanen København-Kalundborg og Sydbanen København-Nykøbing Falster vil udskiftning af det ældre, røde materiel blive indledt allerede i år. Senere vil overgangen til brug af IC3-togsæt også give mulighed for køreplansforbedringer i den sjællandske regionaltrafik.

Hermed er der lagt op til et væsentligt løft af den trafik, som er forhandlet med DSB i Danmark i de kommende år. I fremtiden vil det også blive en vigtig opgave for DSB at deltage i udbud i togtrafik som forudsat i jernbaneloven. Det gælder både herhjemme og i udlandet.

I forbindelse med DSB's eventuelle fremtidige kørsel i udlandet er der to hensyn, der skal overvejes. På den ene side er det i statens interesse, som ejer DSB, at virksomheden vokser, tjener penge og udvikler sig i en positiv retning. På den anden side er det i statens interesse som indkøber af togtrafik, at DSB's økonomiske og