

udvikler sig kraftigt over Øresund, samt at banen mellem København og Kastrup i løbet af få år er blevet en af de mest anvendte på hele jernbanenet.

Det må omvendt erkendes, at udviklingen ikke har været positiv i S-togs-trafikken i København. Her er rejsetallet faldet med 7 pct. i de sidste 10 år, selv om produktionen samtidig er udvidet. I betragtning af de store investeringer i dobbeltspor samt den udskiftning af alle tog, som er i fuld gang, er det ikke tilfredsstillende.

Det må også tilføjes, at der er svipsere ind imellem, f.eks. på Svendborgbanen i øjeblikket. Det kan ingen være tjent med, og DSB arbejder på at bringe forholdet i orden. Senest har DSB tilbudt de rejsende på Svendborgbanen at rejse gratis i en måned for at imødegå et passagerfald forårsaget af de gener, kunderne har oplevet. Jeg synes, det er et godt initiativ og jeg håber, at Svendborgbanen inden længe kan køre uden aflysninger eller større forsinkelser, så den kollektive trafikbetjening på Fyn kan få det tilsigtede og helt rimelige, nødvendige løft.

Togtrafikken er i de senere år blevet tydeligt mere effektiv. Driftsbudgetterne er i regional- og fjerntrafikken faldet med 20 pct. i løbet af de sidste 4 år, og da der samtidig kører flere tog med flere passagerer, er udgifterne til at transportere én passager 1 km reduceret med over 25 pct. Det er aldeles imponerende, og jeg er ikke i tvivl om, at en stor del af årsagen til denne udvikling skal søges i DSB's bestræbelser på at ruste sig til den nye konkurrence, man har fået ved udbud af trafikopgaver. Jeg synes, det er en flot og dygtig indsats, man har ydet i DSB.

Som bekendt besluttede et bredt flertal i Folketinget at udbyde togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Specielt på de små sidebanetrækninger, hvor man for ikke så mange år siden diskuterede nedlæggelse af togtrafikken, er omkostningerne reduceret særlig meget takket være udbudsprocessen, og samtidig er trafikken sikret frem til 2010, hvor der skal ske et genudbud. På baggrund af de positive erfaringer vil vi fortsætte udliciteringsprocessen på jernbaneområdet, men det skal efter min mening ske i en gradvis, rolig proces. Regeringen har nu indgået aftale om at udbyde mindst en tredjedel af DSB's nuværende produktion uden for fjern- og S-togs-trafikken på denne måde i løbet af de næste 10 år.

Regeringen har fremlagt en meget ambitiøs plan for satsningen på jernbaneområdet gennem de næste 10 år. Et bredt flertal tilsluttede sig som

bekendt denne plan i går, men det var ikke så bredt, som det burde have været. Planen standser de senere års nedslidning af banenettet og indleder en genopretning, og bevillingerne til fornyelse og vedligeholdelse af banenettet øges markant. Med det nye oplæg øges bevillingerne til gennemsnitlig 2,5 mia. kr. årligt over de næste 10 år, hvilket er noget højere end i den tidligere regerings rammeaftale, der nu udløber.

Kl. 13.55

En stor del af planen finansieres af besparelser på DSB, men det er ikke, fordi det går ud over den trafikale service. Tværtimod. Trafikbetjeningen udvides i de kommende år med flere nye tog og i visse tilfælde også hurtigere tog.

Alt i alt synes jeg, der tegner sig et billede af en kollektiv banetrafik, der kan tilbyde et service- og kvalitetsniveau, som giver grundlag for optimisme også for den fremtidige udvikling.

For den lokale kollektive trafik er konkurrencen fra bil og cykler selvfølgelig mere følelig, men jeg finder det glædeligt, at de lokale og regionale myndigheder til trods for denne situation synes indstillet på at opretholde et trafikomfang, så der fortsat også her er et rimeligt serviceudbud.

## Forhandling

### Keld Albrechtsen (EL):

Det er i virkeligheden ganske utroligt, at ministeren i en situation, hvor den kollektive trafik står i en dyb krise som følge af regeringens politik og planlægning, så her prøver at tegne et nærmest rosenrødt billede af situationen.

Regeringen indgår et forlig med Dansk Folkeparti og De Radikale efter princippet om at fodre hunden med dens egen hale. Det er brugerne af den kollektive trafik, der via DSB's overskud og via fjernelse af statens taksttilskud selv skal finansiere reparationen af skinnerne. Det bygger på et sminket DSB-budget, som sandsynligvis er hårdt presset, for motorveje må man godt bygge for skatteydernes penge, men forbedringer i den kollektive trafik skal passagererne selv betale. Der er ikke ligestilling mellem trafikantgrupper i dette land. Der er en privilegeret stilling for nogle, og andre kan få lov til at betale ved kasse et. Jo, men det er situationen, og det er derfor, den kollektive trafik er i krise.

Jeg tror, ministeren kom til at nævne et tal på 91 mia. kr. Det var vist hans motorveje, han der kom til at regne sammen. Der er i hvert fald ikke