

øvrigt kender. Lad mig tage vejene som eksempel: Her er det statens ansvar og forpligtelse at sørge for en effektiv infrastruktur på vejområdet, men i princippet er der flere, der kan operere på denne infrastruktur, der stilles til rådighed for befolkningen og de brugere, der måtte være interesseret i at bruge den.

Dernæst finder vi en markant satsning på en række store investeringer, som også er nævnt i rammeaftalen og nu udmøntes i praksis: Der er enighed om Frederikssundbanens udbygning, der er enighed om fortsat udbygning af hovedjernbanenettet, der er enighed om indkøb af nyt materiel for ganske, ganske mange milliarder kroner. Der er tale om en markant satsning på den kollektive trafik og en løsning af de Storebæltsproblemer, vi har arbejdet med i ganske mange år, i form af et forslag om ændring af den gældende Storebæltslov. Denne ændring vil give jernbanen en konkurrencefordel i forhold til den situation, der ellers ville være gældende, og denne fordel bliver ganske markant.

Hr. Svend Heiselberg spurgte i sit indlæg, at hvis en rabat på 700 mio. kr. ikke hjalp, hvad kunne så hjælpe? Her vil jeg gerne sige til Enhedslisten og SF, at spørgsmålet er jo altid: Hvornår er nok nok? Vi nedsætter DSB's Storebæltsbetaling fra 1.240 mio. kr. om året til 525 mio. kr. om året. Det er ganske markant, det er noget, der kan ses, og noget, der kan mærkes.

Så vil jeg gerne knytte en generel kommentar til de bemærkninger, der kom fra Enhedslistens ordfører, fra hr. Tommy Dinesen, fra hr. Arne Melchior og fra hr. Søren Hansen om Jernbanelrådets opfordring til, at regeringen forhandlede så bredt som muligt i forbindelse med indgåelsen af en rammeaftale om DSB. For det første vil jeg gerne sige, at jeg som trafikminister har været glad for samarbejdet med SF. Jeg har heldigvis haft mulighed for at lave meget store aftaler, hvori SF har været en god og dygtig deltager – aftaler, der også har omfattet de borgerlige partier Venstre og De Konservative. Det gælder for aftaler om postvæsenet, det gælder om hovedindholdet i giroaftalen, og det gælder for aftalerne om vigtige elementer i DSB Rederi, som vi kommer tilbage til.

Imidlertid har jeg måttet konstatere, at der er visse grænser for, hvor langt SF og Enhedslisten, i hvert fald SF, har kunnet bevæge sig indtil nu. De grænser har vi nået, når vi har talt om de faste forbindelser over Øresund og Storebælt. Her har der været en, om jeg så må sige, næsten uoverstigelig politisk barriere for SF, så vi ikke

kunne etablere et endnu bredere forlig. Men jeg har med tilfredshed noteret mig hr. Tommy Dinesens positive bemærkninger om de lovforslag, der senere skal behandles her i salen, at der var mange positive elementer i den aftale, regeringspartierne, Venstre og De Konservative havde etableret. Jeg går derfor ud fra, at vi vil se, at SF i hovedsagen vil stemme for alle de fremsatte udbygningsforslag, vil stemme for de aktstykker, der styrker investeringer i nyt materiel, og forhåbentlig også vil stemme for de lovforslag, som er med til at skabe den nye struktur i DSB.

For så vidt angår taksterne på Storebælt, der har været et helt afgørende debateme i dag, har man fremført det synspunkt fra Enhedslistens og SF's side, at takstnedsættelsen for biler og lastbiler var for stor og rabatten for DSB for lille. Min kommentar hertil er, at når argumentationen for, at det forhold burde være anderledes, er miljømæssig, kan man efter min opfattelse ikke styre dansk transportpolitik miljøpolitisk ud fra et forsøg på at planstyre 18 km motorvej, der krydser Storebælt. Forsøg på at regulere dansk miljøpolitikens betydning for transportsektorens forurening ved at regulere taksterne på Storebælt forekommer mig absurd.

Det forekommer mig også absurd at gøre det til det store debateme, når det forholder sig sådan, at det, der er behov for at diskutere, når vi diskuterer transportsektorens miljøbelastning, selvfølgelig er de generelle styringsmidler og de generelle krav til transportsektorens forurening. Man kan ikke løse transportsektorens forureningsproblemer ved at vride mere eller mindre kunstigt på taksterne for passagen af Storebælt. Det er absurd.

Til hr. Kaj Ikast vil jeg da gerne sige, at jeg er optimist ligesom hr. Kaj Ikast. Jeg mener, at når vi taler om DSB Gods, så har DSB Gods gode muligheder. Der er ingen tvivl om, at faste forbindelser gavner, som hr. Kaj Ikast sagde, den kollektive trafik. Det gavner altså også den kollektive trafik for godstransportens vedkommende.

Vi har jo for nylig set, at Post Danmark har indgået en kontrakt med DSB Gods om transport af post mellem landsdelene, en kontrakt, som DSB naturligvis tjener penge på, men som også er en fordel for Post Danmark. Det er et godt eksempel på, at den faste forbindelse også er en gevinst for DSB Gods.

Imidlertid kan man jo stille sig det spørgsmål: Er det partout givet, at DSB Gods skal give