

underskud for at være en fornuftig miljøforanstaltning og for at være en fornuftig transportøkonomisk foranstaltning? Det betvivler jeg meget stærkt, og bestræbelserne fra regeringens side skal da også gå på at få DSB Gods i bedre økonomisk stand. Der er ingen tvivl om, at når vi ser på DSB's økonomiske problemer det seneste års tid, så skyldes de jo i hovedsagen de problemer, som DSB Gods er løbet ind i med at kunne få balance i DSB Gods' økonomi.

Derfor er der behov for, at der tages alvorligt fat, som det nu allerede gøres fra direktion og bestyrelse, for at få rettet op på økonomien i DSB Gods og først og fremmest få nyorienteret DSB Gods. Så vi satser på nyt materiel, vi satser på nye fragtonråder, og vi satser på nye kunder.

Fru Vibeke Peschardt var inde på taksterne over Storebælt. Jeg er fuldstændig enig med fru Vibeke Peschardt, der siger, at der skal generelle styringsmidler til, hvis vi ønsker at påvirke transportsektorens miljøbelastning. Det er absurd, som jeg sagde før, at se på Storebæltsforbindelsen som et isoleret instrument i en miljømæssig indsats i transportsektoren. Det er absurd.

Jeg mener, det er rigtigt at betragte tingene som en helhed, og så glæder jeg mig naturligvis over, at Det Radikale Venstre noterer det som en kendsgerning, at den faste forbindelse er en realitet. Det ville være absurd andet end at betragte den faste forbindelse over Storebælt som en realitet, som man må handle ud fra, og jeg er utrolig glad for, at Det Radikale Venstre vil deltage og tage ansvar for de mange politiske beslutninger, der givetvis i mange år skal tages, for så vidt angår Storebælts økonomi.

Det er jo således, at regeringspartierne og Venstre og De Konservative har aftalt nogle takster, som indikerer takstniveauet for Storebæltsforbindelsen, men aftalt under den forudsætning, at taksterne givetvis skal justeres med jævne mellemrum. Og det, Det Radikale Venstre har gjort, er altså at have meldt sig ind i klubben, der er med til at definere takstniveauet i det kommende år. Det er da en ualmindelig begavet og klog beslutning, hvis man vil have indflydelse på takstniveauet, at man så melder sig ind i den aftalekreds, der for øvrigt udmønter taksterne.

Så vil jeg sige til hr. Køpke Christensen, at jeg synes, at hr. Køpke Christensens indlæg var meget ensidigt – bilisme for bilismens egen skyld kunne det næsten oversættes til. Vi er jo

alle sammen bilister, de fleste af os i al fald. Vi er også togpassagerer, vi er også fodgængere, vi er også cyklister, vi er også buspassagerer, vi er også flypassagerer.

Det, der er vigtigt for regeringen, er, at den samlede infrastruktur, den samlede transportstruktur i Danmark er moderne, lever op til de krav, som passagerer, som samfundet må stille, og derfor er det ikke nok alene at modernisere og udbygge vores vejnet. Der er også behov for, at vi udbygger vores lufthavne, der er behov for, at vi øger trygheden for trafikanter til fods og på cykel, og der er bestemt også behov for en modernisering af jernbanetrafikken.

Fru Jette Gottlieb stillede det spørgsmål, om jernbanen overhovedet skal støttes: Er det regeringens synspunkt, at jernbanerne skal støttes med offentlige midler? Det turde ikke være nogen hemmelighed, at regeringen agter at støtte jernbanen med tilskud. Man kan f.eks. slå op i finanslovsforslaget for 1997 og dér se, at det samlede tilskudsniveau til DSB er budgetteret til et niveau på omkring 4,5 mia. kr. om året.

Men selvfølgelig er det interessant at stille sig det spørgsmål, som jeg synes fru Jette Gottlieb undveg, nemlig: Tilskud – jamen til hvad? Og det er jo dér, vi har en nok så interessant politisk diskussion: Tilskud – jamen til hvad? Hvordan vil vi vægte tilskuddet? Skal vi partout give tilskud til underskudsdrift af DSB Gods, eller skal vi bruge pengene til at modernisere passagertrafikken? Skal vi vægte anderledes? Det er nok så interessant at deltage i den diskussion, synes jeg.

Spørgsmålet er også, i form af hvad der gives tilskud. Er det tilskud eller ej, at Folketinget forhåbentlig beslutter at reducere DSB's Storebæltsbetaling fra 1.240 mio. kr. til 525 mio. kr.? Det er i alt fald en gevinst for DSB; det er i alt fald en gevinst for den kollektive trafikks mulighed for at kunne konkurrere.

Hr. Arne Melchior var inde på oplysningen om, at tilskuddene ikke er øget til DSB, at der har været krav om generel rationalisering og effektivisering gennem årene. Det krav vil fortsætte, ingen tvivl om det. Der er også med den nye aftale lagt vægt på, at vi prøver en ændring i alt fald af det mertilskud, DSB får, således at investeringerne i de kommende år i hovedsagen går på at investere i infrastruktur og investere i nye anlæg.

Hr. Arne Melchior spørger, om jeg vil bekræfte, at man i DSB er god nok. Jeg vil gerne bekræfte, at man i DSB i hovedsagen er god nok.