

nernes fortid. Hvordan kan det være, at hr. Kaj Ikkast ikke beskæftiger sig med det, der er temaet for det her, nemlig hvad man vil i fremtiden?

Hr. Kaj Ikkast ved jo godt, at så sent som i efteråret, lige før valget, blev der afholdt en høring i Trafikudvalget om det store elektrificeringsprojekt. Hvis ellers hr. Kaj Ikkast kan løsrive sig – jeg har hørt, at det er tid til forandring, men det er det åbenbart ikke for hr. Kaj Ikkast – var konklusionen klart, at elektrificering godt kan være interessant i nogle sammenhænge, men set i forhold til andre store projekter, er det det i særklasse mindst samfundsøkonomisk rentable projekt, man overhovedet kan finde på inden for jernbanetrafikken, og det er i øvrigt en klods om benet på DSB.

Når man prioriterede, som man gjorde, var det, fordi man hellere ville have nogle tog, som folk kunne køre i, gode tog, så folk kunne komme ud og køre i tog, og det kan man jo så sent som i dagens avis se, at det gør folk faktisk i større udstrækning. Det er en konsekvens af de fire jernbanepartiets prioritering, ikke af den borgerlige regerings prioritering.

Kl. 10.40

#### Formanden:

Hr. Sven Buhrkall som ordfører.

#### Sven Buhrkall (V):

Ja, men så vil jeg da prøve at se lidt fremad, og det vil jeg da godt ved at understrege vigtigheden af et velfungerende transportsystem. Det er jo helt afgørende for virksomhedernes konkurrenceevne, og jeg vil også sige, det er afgørende for livskvaliteten hos den enkelte borger. Derfor er det vigtigt, at vi har en vedvarende fokusering på kvalitet af hensyn til brugerne, og det er også vigtigt, at vi har en vedvarende fokusering på økonomisk effektivitet af hensyn til brugerne og også af hensyn til skatteyderne. Det er også vigtigt, at vi fortsat har miljø og sikkerhed som afgørende elementer i den danske trafikpolitik.

Jeg synes også, der er grund til at rose DSB's ledelse og medarbejdere for den positive udvikling i passagertrafikken og i økonomien. DSB har forstået at inddrage de fordele, som de faste forbindelser har givet, og det er bestemt positivt.

Det, at økonomien er blevet forbedret, tror jeg, ud over den almindelige økonomiske effektivisering skyldes, at man har fået frasolgt vognladningsgodset til Deutsche Bahn, og at man har fået solgt stykgodset til fragtmændene.

Når vi ser på de forhandlingsresultater, man har opnået både med hensyn til de her frasalge og med hensyn til kontraktaftalen med den tidligere regering, så føler jeg mig overbevist om, at DSB har personer med særdeles gode forhandlingsegenskaber, og det er jo et godt aktiv.

Jeg tror også, at udskillelsen af færgedrift har medvirket til en større fokusering på det, som er selve kerneydelsen: at transportere passagerer på bane. Det, at man har sådan nogle klare mål og nogle tydelige succeskriterier i organisationen tror jeg har afgørende betydning for den fremtidige udvikling.

Venstre ser jernbanen helt centralt placeret i et landsdækkende kollektivt trafiktilbud, og vi skal bruge jernbanen dér, hvor jernbanen har sin styrke. Men det skal også siges, at den kollektive trafik jo ikke nødvendigvis er bundet til togdrift, men også dækker andre transportformer og kombinationer af forskellige transportformer.

Det er jo sådan, at transport med jernbane ofte hænger sammen med transport med bil, cykel, færge eller taxakørsel. Det er jo en sammenhængende transportkæde, og det afgørende er den samlede vurdering af det. Derfor kan gode vilkår for andre transportmidler jo være en direkte forudsætning for, at man vælger jernbanen.

Jeg vil da også benytte lejligheden til at sige, at for mange borgere ikke mindst i landdistrikterne er personbilen den eneste reelle mulighed og også samfundsmæssigt den mest optimale løsning. Den kendsgerning synes jeg er vigtig at få med.

For Venstre er det helt afgørende, at vi tager udgangspunkt i borgernes behov og forudsætninger. Derfor skal det også gælde på transportområdet, at borgerne skal sikres de bedste rammer for det frie forbrugervalg, og det skal ske igennem liberalisering og konkurrence. Derfor er det naturligt, at der også skal være adgang for fjernbusser. Det skaber et bredere udbud, og fjernbusser vil kunne tiltrække et større samlet passagergrundlag til den kollektive trafik.

Det er vigtigt at understrege, at jernbanen ikke skal begunstiges ved at lægge hindringer eller ved at skabe barrierer for andre transportformer. Jernbanen skal som andre øge sin markedsandel gennem positivt samarbejde, kvalitetsudvikling, effektivisering og produktudvikling med udgangspunkt i borgernes behov.

Hvad angår relationerne til den europæiske trafikpolitik, vil jeg komme tilbage til det i forbindelse med F 14.