

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

Sjælland til Jylland eller fra Danmark til Italien, så kunne det da godt gå søvejen, men så ville vi med garanti ikke mere være konkurrencedygtige, når det drejer sig om overhovedet at få de pågældende eksportordrer, og så ville der altså ikke være noget at transportere, så havde vi løst sagen på den måde.

Men at køre gods på skinner er en naturlig ting, hr. Dohrmann. Hr. Dohrmann sagde, at han fandt dette her helt naturstridigt, og at det kun var for, at det skulle skæppe penge i DSBs kasse – hvad der jo i og for sig er et udmærket formål både for DSB og for staten – men det er altså ikke tilfældet alene. Det er en naturlig transportmåde. De, der skal have noget transporteret, f.eks. eksportører, har jo mangefold den valgfrihed mellem forskellige transportformer, som jeg nævnte for lidt siden, og når de i stor udstrækning ønsker at vælge togtransport, så er det, fordi det er en naturlig og en hensigtsmæssig og en sikker og en prisbillig måde at gøre det på.

Men der er masser af andet gods, vil jeg så fortsætte til fru Elisabeth Bruun Olesen, som heller ikke kunne sendes på skib, og hvor foruden økonomiske grunde også holdbarhedsmæssige grunde og hastværket med at få varerne frem til modtageren, til ordregiveren, er af en sådan art, at det altså skal transporteres enten ad skinnevej eller ad landevej.

Nu kan man jo ikke gøre det med skinner, som man kan med veje. Vi kan bygge omfartsveje omkring byer for at lede gennemgående transport uden om bykerner, men vi kan jo ikke lave dobbelt skinnesæt her i landet – det tror jeg ikke der er nogen der drømmer om, end ikke fru Elisabeth Bruun Olesen – således at persontrafikken, som jo netop har brug for at komme til byernes centrum, føres ad et skinneled, der fører ind til bymidterne, og gods, der skal langdistancetransporteres, køres ad omfartsskinner. Jeg tror ikke, der vil være vilje i folket eller i folketingsret til hverken at bruge de penge eller de arealer, der skal til noget sådant.

Og så står vi i den besværlige situation, at der altså ad skinner, der fører fra bykerne til bykerne, også skal transporteres varer. På det punkt er Danmark ikke i nogen ny situation, og Danmark er ikke i nogen anden situation end alle mulige andre lande, som gør deres bedste, for at jernbanetransporten skal være i

stand til at konkurrere med andre transportformer.

Dette var nogle principielle bemærkninger til den lidt populistiske opfattelse, at man jo bare kan sende det en anden vej. Det vil jeg hævde at man ikke kan, for så bliver der ikke ret meget at sende, fordi konkurrenceforholdet ødelægges.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang takke for, at vi fandt hinanden i udvalgsarbejdet, som jo har haft ganske god tid. Derfor er jeg en lille smule forbavset over, at der er brug for ny udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling, for der har vel været adskillige uger til dette her. Men jeg er naturligvis til rådighed for udvalget både mundtligt og skriftligt, hvis noget sådant måtte ønskes.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

Nu kan man jo have forskellige opfattelser af, hvad der er naturligt, eller hvad der er hensigtsmæssigt. VS synes ikke, at det er specielt naturligt eller hensigtsmæssigt, at svensk gods kører midt ind igennem København og Københavns tætbefolkede områder og også Frederiksberg med de gener, de mennesker, der bor der, kommer ud for. Det mener vi faktisk er unaturligt. Vi mener, man burde sigte på en trafikkorridor uden for det tætbefolkede københavnske område.

Men herudover er jeg faktisk enig med ministeren i mange af ministerens betragtninger om jernbanen. Så det er ikke det, uenigheden står om. Det er, om man skal forøge den konkrete trafik gennem et tætbefolkede område. Det synes VS ikke.

**Dohrmann (FP):**

Ministeren sagde, at det var prisbilligt at transportere sit gods med jernbane. Hvorfor er det egentlig billigt at transportere sit gods med jernbane? Jo, det er det, fordi DSB hvert eneste år modtager nogle gevaldige beløb, som bliver vedtaget her i folketingsret. Derfor kan DSB konkurrere, vel at mærke på en særdeles dårlig måde.

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at når DanLink-projektet nu bliver vedtaget af samtlige partier med undtagelse af fremskridtspartiet, så er hovedårsagen, at Københavns havn har haft en dårlig ledelse og som