

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hvis jeg skal forstå sammenhængen i den konservative politik, så er man imod, at man fjerner sveller og jernbaneskinner, men man er ligeglad med, om der kører tog på dem, for det er jo dét, der reelt bliver tilfældet på strækningen mellem Nykøbing og Rødby. Det, der har være fremme i dagspressen, er, at man vil lade ét – muligvis to – tog, måske fra Lollandsbanen, køre der én gang om dagen, for så kan man sige, at man ikke har nedlagt banen. Det er en af de ting, der også har været fremme i dette her.

Så vil jeg sige, at jeg ikke vil svare på hr. Stefan G. Rasmussens argumentation for HH-linjen, for det, der kommer frem, er, at man tilsyneladende ikke går ind i en sag for at få et flertal. Men det er da det, både Enhedslisten og SF gør i denne sag. Det er da for at få et flertal for en sag, som vi mener er rigtig at gennemføre. Det troede jeg også hr. Stefan G. Rasmussen mente med hensyn til HH-linjen.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Det skal hr. Tommy Dinesen nu ikke være bange for at jeg ikke gør. Det kan være, at min metode er lidt anderledes. Så det glæder mig meget at se, at hr. Tommy Dinesen måske vil modarbejde det initiativ, der kunne være deroppe, for jeg er næsten sikker på, at vi dér på en eller anden måde har fælles interesser; om ikke andet kan vi i hvert fald sørge for, at der er nogle mennesker, der kommer i arbejde.

Jeg kender også til Sømandsforbundet og de ønsker, der ligger dér, for at man, i hvert fald indtil vi får lavet en fast forbindelse deroppe – det vil nok blive efter hr. Tommy Dinesens tid – vil få lidt ekstra færger.

Med hensyn til at pille jernbaner op og ikke tro på, at der skal køre tog på dem, må jeg sige til hr. Tommy Dinesen, at han må prøve siden hen at læse, hvad det var, jeg sagde i min ordførertale. For jeg tog stilling til det, vi behandler her, nemlig beslutningsforslaget om genoprettelse af togforbindelsen København-Gedser-Berlin. Vi ved ikke, hvad morgendagen bringer af udvikling. Det er også tidligere blevet sagt af andre ordførere, at det er muligt, at vi skal finde andre veje. Det, vi mener her i øjeblikket, er, at dette med at sikre, at forbindelsen er intakt, at den er til stede, og disse ting, der ligger i beslutningsforslaget, er af det, vi kalder driftsmæssig karakter.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil godt starte med at sige, at jeg er meget enig med den konservative ordfører om dette her. Det er trist, at det har vist sig nødvendigt at nedlægge ruten fra Gedser til Berlin. Det tror jeg ikke der er nogen der ikke beklager – vi er også kede af det. Men jeg synes, den forklaring, der er kommet på, hvorfor det er sket, er rigtig. Der er ikke økonomisk basis for at forsætte, og spekulationer om, hvad DSB eventuelt kunne have gjort for flere år siden, hvis de havde haft pengene til det, dvs. hvis Folketinget havde bevilget pengene til det, mener jeg faktisk er for sent at drøfte nu. For det er og bliver spekulationer.

Til gengæld vil jeg gerne se nedlæggelsen af ruten i et videre perspektiv. Det er DSB, der varetager den kollektive togtrafik i Danmark – altså ikke i udlandet, men i Danmark. Sidste år vedtog Folketinget at give DSB en mere selvstændig stilling. DSB fik en administrerende direktør, og DSB fik en bestyrelse sammensat af personer med erfaring fra det private erhvervsliv. Meningen med den konstruktion, som vi støttede dengang, og som vi støtter nu, var bl.a. at give DSB vide rammer for driften af den kollektive togtrafik, og det, vi ser i dag, er et resultat af det. Man skærer en urentabel rute væk, og det har vi altså givet DSB lov til at gøre.

Men det rejser spørgsmålet, om ikke DSB med sin nyvundne relative frihed på sigt vil nedlægge flere togruter og udelukkende satse på rentable ruter. For ikke at sige det virkelige frække, at visse ruter, som man endnu ikke kender den fulde rentabilitet af, vil komme til at præge hele den kollektive togtrafik i Danmark. Det tror jeg nemlig vil ske, og jeg vil gerne give et eksempel på det: Trafikordførerne husker måske rammeaftalen om DSB fra sidste års finanslov. Her aftalte man, at man, når DSB's togdrift over Storebælt bliver sat i gang, vil give DSB en rabat på brugerbetalingen de første halvandet til to år, togene kører over Bæltet. Derefter skal DSB brugerbetale knap 1 mia. kr. om året. Nu er Det Radikale Venstre som bekendt ikke deltagere i Storebæltforliget, og det giver en vis frihed til at mene noget om det. På den anden side kunne jeg godt en gang imellem ønske mig, vi havde været med, for så havde vi måske fået indflydelse på, hvad der skete, men sådan var det altså ikke.

Min pointe er kort og godt, at den brugerbetaling på næsten 1 mia. kr., som DSB og dermed togpassagererne skal betale for at køre over Bæltet, er for stor, og vores analyse er, at hvis