

DSB fik lempeligere vilkår for at brugerbetale Storebæltsforbindelsen, ville det kunne gavne den kollektive togtrafik i Danmark, som vi af miljømæssige grunde så gerne vil have.

Jeg vil derfor gerne markere Det Radikale Venstres holdning til brugerbetaling af togdriften over Storebælt – og jeg mener, der er en sammenhæng mellem hele DSB's økonomi og nedlæggelsen af den omtalte rute: Vi mener, at DSB's brugerbetaling over Storebælt skal sættes ned eller helt forsvinde til gavn for den øvrige kollektive trafik i Danmark. Og for at foregribe, at nogen kommer op og siger, at så skal brugerbetalingen for bilkørsel over Storebælt også sættes ned, vil jeg som udgangspunkt sige, at det mener jeg ikke den skal.

Vores mål er at gøre det så attraktivt som muligt at køre med tog samt at flytte godstrafikken over på skinner, og det gør man bedst ved at gøre togdriften så attraktiv og billig, at brugerne kan se fordelene ved at tage toget.

Jeg mener, vi skylder miljøet det. I øjeblikket oplever vi et boom i biltrafikken med alt, hvad der følger i form af dårligere trafikmiljø, CO₂-målsætningen, der ikke kan holde, en markant stigning i antallet af trafikofre, øgede sundhedsudgifter osv. Der er en sammenhæng mellem nedlæggelsen af Gedser-Berlin ruten og DSB's samlede økonomi. Det har vi taget konsekvensen af i denne sag, og vi kan ikke støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det var så et indlæg om Storebæltsforbindelsen. Sidst vi havde en forespørgsel om det, fremsatte SF et lignende forslag. Det fik vi i hvert fald ikke De Radikale med på. Det kan man så konstatere.

Må jeg så ikke godt sige, at når der bliver sagt fra De Radikales side, at urentable ruter skal nedlægges, fordi man nu har fået en bestyrelse, så betyder det i hvert fald en ny politik. De eneste jernbaneruter, der giver overskud i dette land, er Helsingør-København og ruten fra Odense til Århus, så skal resten altså nedlægges.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jeg sådan set ikke uenig med hr. Tommy Dinesen i, og DSB er jo også en underskudsforretning og vil antagelig være det i lang tid fremover, men jeg mener, at den kollektive trafik i Danmark ville vinde ved, at man begyndte at diskutere spørgsmålet om brugerbetaling over

Storebælt, for stort set alle de beslutninger, jeg kan øjne i horisonten for DSB's vedkommende, kommer til at hænge sammen med det kæmpe beløb, DSB skal brugerbetale i den forbindelse, og det kan ikke undgå at påvirke den kollektive trafik.

Aage Brusgaard (FP):

Også vores ordfører på dette område er til et andet møde. Det har så den fordel, at jeg vil prøve at holde mig til sagen, og det har også den fordel, at der ikke er lokale interesser i talen. Det har også yderligere den fordel, at talen ikke er blevet lavet i går eller hjemmefra.

Jeg har en indvending til selve teksten. Der står: »Folketinget pålægger regeringen, at der efter forhandling med Deutsche Bundesbahn genoprettes togdrift på strækningen . . .« osv. Jeg synes, det er en forkert formulering, for man kunne jo komme i den situation, at Deutsche Bundesbahn faktisk ikke ønsker, at der skal etableres den baneforbindelse, og så kan regeringen vel heller ikke fuldføre det. Det er der ikke taget højde for i ordvalget.

Men ellers vil jeg kort sige, at Fremskridtspartiet ikke vil være med til at pålægge DSB nye ruter. Det er sådan, at hvis vi pålægger DSB nye ruter, der giver underskud, vil det samme folketingsflertal året efter pålægge DSB besparelser af samme omfang. Vi har rent faktisk tillid til, at DSB's bestyrelse og ledelse følger med i prognoser, og hvad der nu skal til for at vurdere, hvornår man stopper eller opretter nye forbindelser og nye ruter. Det mener vi egentlig ikke at Folketinget er allerbedst til. Vi har nogle, der er bedre til at finde ud af, hvad der er ret og rimeligt.

Vores tommelfingre vil altså pege nedad, hvis det kommer til en andenbehandling.

Jette Gottlieb (EL):

Når SF og Enhedslisten har fremsat dette forslag, er det ikke for at score billige lokale point. Det er heller ikke, fordi vi ser en særlig hensigt i at bringe folk hurtigt til Berlin. Det er heller ikke, fordi vi ønsker at blande os i rent driftsmæssige – og jeg understreger rent driftsmæssige – beslutninger, som DSB måtte træffe. Derimod er forslaget for Enhedslisten først og fremmest en del af en overordnet trafikpolitisk prioritering.

Vi har med bekymring set, hvordan man træffer beslutninger, der indskrænker jernbanenettet ikke bare på Gedserbanen. Et andet aktu-