

mest i denne forespørgsel, er, hvor vi i Folketinget egentlig har vedtaget, at der skal være en rullende landstrasse fra Taulov til Høje Taastrup. Hvor har vi vedtaget det? Og hvem har nogen sinde bildt nogen ind, at den kunne komme til at køre af sig selv?

Alle undersøgelser viser, at såfremt automobiler skal op på toget og transporteres, skal afstanden være et sted mellem 400-500 km, for at det er rentabelt, og det kan Enhedslisten og SF nu engang ikke lave om på. Det er da den eneste grund til, man har opfundet sådan et eller anden mystisk noget, som skal køre den strækning. Hvem tror man vil benytte den? Ingen. Helt naturligt. Køre- og hviletidsbestemmelserne ødelægger den slags systemer. Hvis man kender hviletidsbestemmelserne og køretidsbestemmelserne og så begynder at hænge dem ud i 4 timers stræk, så duer det jo ikke. Nå, men det skal jeg forklare hr. Tommy Dinesen en anden dag.

Det, det drejer sig om her, er: Hvad er det, der vil hæve den kollektive trafik? Det er Storebæltsforbindelsen, det er Øresundsforbindelsen, og hvis hr. Tommy Dinesen spørger mig, så også gerne en Femerforbindelsen. Det er jo det, der hæver den kollektive trafik, for så kommer vi ud på de afstande, hvor den kollektive trafik kan bruges.

Og så kan jeg ikke forstå, at man falder over en enkelt post i den prisfastsættelse, der er, og siger, at det er blevet for billigt. Vel er det ej for billigt. DSB og færgetrafikken har været for dyr alle årene. Det er jo det, der er tilfældet. Prøv en gang at se på, hvad andre broer rundt omkring i verden koster, så vil hr. Tommy Dinesen møde nogenlunde de samme priser.

Hvis man ser på prisreduktionen, så skal DSB betale 525 mio. kr. Så er der nogle, der siger, at man skulle give to kroner ud, for hver gang man tjente en krone. Jamen hvad gjorde man? Så ejede man det også i løbet af 30 år. Hvorfor vil hr. Tommy Dinesen ikke fortælle vælgerne, at DSB havde ejet broen, hvis de havde betalt to kroner, hver gang der kom én ind? Det var jo forskellen, og det ville man ikke. Så fik man dette eksempel her, en virkelig prisreduktion, og jeg er helt sikker på, at når vi kommer til Øresundsaftalen, så hører vi det samme fra venstrefløjpartierne. Men uanset det, så kommer der et løft til den kollektive trafik, heldigvis, for desto større afstande, desto større chancer har den kollektive trafik. Småkørslen hjælper jo ikke noget. Hvis man skal have godset på skinner, så ved hr.

Tommy Dinesen udmærket godt, at det er rangeringerne, der koster penge, og at det er afstanden, der giver indtægter.

Derfor er der i så lille et land som vores grænser for, hvor meget DSB Gods kan tjene ind, og derfor må man have den realistiske holdning til det, at hvis der er en masse tomkørsel og derfor en meget lille økonomisk gevinst og på grund af tomkørslen antagelig overhovedet ingen miljøgevinst, så skal man da ikke forfægte noget, der ikke passer.

Og i den diskussion er jeg bange for, at man har glemt at se på, hvordan udviklingen for de nye lastbiler egentlig er med hensyn til den miljøforurening, som vi selv har stillet krav om skal reduceres med 60 pct. pr. 1. januar 1997. Det har man fuldstændig glemt.

Og for de nye togs og lastbilers vedkommende er det nu sket, og de skal se ud på en bestemt måde. Men det er ikke sket for godstogenes vedkommende; de forurener lige så meget, som de gjorde for 5 år siden, men det gør lastbilerne heldigvis ikke.

Så jeg vil sige det rent ud, som det er: Jeg synes, vi har fundet en aftale, der giver DSB dynamik, for nu består DSB af små enheder, som kan overses, og hvor ingen kan gå og gemme sig i krogene, og så får vi helt nye S-tog, som er de mest miljøvenlige, der overhovedet er lavet i Europa, for lige fra de bliver fabrikeret, til de engang skal brændes, er der taget hensyn til miljøet. Og vi er stolte af, at det er sådan nogle tog, vi får, og vi er glade for, at de kommer så hurtigt, som de gør, og vi er også glade for strukturen både for S-togene, for IC3-togene, for godsstrafikken, for rutebilerne og for rederierne. Vi kan se fremtiden, og vi kan se lyset.

Og jeg siger ikke, at vi bare skal have kollektiv trafik, fordi vi nu engang skal have den; jeg siger, at vi skal have kollektiv trafik, fordi den skal udrette noget og være noget, som skatteyderne kan bruge, for ellers er der ikke behov for den.

Og jeg tror altså, at denne aftale virkelig lever op til at give dynamik til firmaet, så kunderne kan blive glade, hvis der bliver den service, som vi håber på. Og det materielindkøb, der er gået forud, og de skinneinvesteringer, der er, vil give en betydelig bedre kollektiv trafik, end vi har i dag, og det er tilstrækkelig fremadrettet. Men man kan ikke komme uden om, at det er de faste forbindelser, der bærer løftet, og at det andet kun er cremen.