

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil først stille det samme spørgsmål om DSB's fremtid med hensyn til godsafdelingen, som jeg gjorde til hr. Svend Heiselberg.

Men ellers vil jeg nok sige om denne forelæsnings om, hvad der er bedst for godstrafikken, at selvfølgelig er der som sædvanlig lavet rapporter, og selvfølgelig siger det sig selv, at man kan tjene mest på godstransporten på de lange strækninger. Det ved alle, der har med trafik at gøre.

Og så spørger hr. Kaj Ikast, hvem der har sagt, at DSB skal til at køre gods mellem Taulov og Høje-Taastrup?

Jamen en gang imellem beder man altså DSB om at bruge indersiden af hovedet, og når de så endelig gør det og kommer med et godt forslag, som mange oven i købet allerede er begyndt at skrive sig på til – f.eks. har den største automobilimportør i Danmark, Bent Jørgensen, som er bosiddende i Kalundborg, og som også har lastbiler, allerede nu indgået en aftale med DSB – går bropartierne så sammen om at dumpe prisen, og det gør måske, at det er en dårlig aftale, han har indgået.

Og hr. Kaj Ikast har sagt til Børsen, tror jeg det var, at det må rederne altså vænne sig til, for de har i forvejen taget for høje priser for at transportere lastbilerne, men det passer jo ikke, for hvis DSB ikke havde tjent ½ mia. kr. på Halskov-Knudshoved i konkurrence med syv andre færgereheder på næsten samme strækning, så ville DSB da bare have fået et tilskud på ½ mia. kr. de år.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil stille hr. Kaj Ikast følgende spørgsmål:

Hvorfor foreslår Det Konservative Folkeparti ikke, at DSB Gods skal nedlægges med det samme? Hvad er baggrunden for, at man går ind for denne sætten sig mellem to stole, hvor man på den ene side siger, at DSB Gods skal fungere på den frie konkurrences betingelser, og på den anden side herindefra fastsætter nogle konkurrencebetingelser, hvorunder jernbanetransport af gods tydeligvis ikke kan fungere?

For hr. Kaj Ikast redegjorde faktisk for, at det ikke er rentabelt i et land som Danmark at transportere gods på bane, og derfor jeg vil gerne høre de positive argumenter for, hvorfor vi skal opretholde DSB Gods under de omstændigheder, og hvorfor vi ikke nedlægger alle godsbaner med det samme.

Formanden:

Og hr. Svend Heiselberg har også en kort bemærkning til hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu ved jeg selvfølgelig ikke, om hr. Tommy Dinesen har læst aftalen, men hvis det er sådan, at hr. Tommy Dinesen har det, vil hr. Tommy Dinesen have kunnet læse, at der i aftalen står, at der er åbnet for flere operatører på skinnerne.

Så hvis det er sådan, at DSB ikke kan klare transport af gods, er der altså mulighed for, at andre kan komme til at gøre det.

Formanden:

Var det et spørgsmål til hr. Kaj Ikast? (*Munterhed*). Det var det.

Kaj Ikast (KF):

Med hensyn til det spørgsmål, hr. Svend Heiselberg stillede her, vil jeg erklære mig fuldstændig enig i, at det er en del af aftalen.

Og så siger fru Jette Gottlieb, at vi har dumpet priserne på Storebælt. Har vi det? Nu har jeg været ude at kigge på, hvad lastbilvognmændene får i rabatter i forhold til den pris, der er nu, og så vil jeg sige, at fru Gottlieb vil opdage, at det er fantastisk lidt, der er givet: En almindelig rabat til en vognmand, der tit kommer med store vogne, ligger typisk på 35 pct., og det er helt normal praksis. Der er måske oven i købet nogle steder andre, der får større rabat.

Og de priser, der opereres med i øjeblikket, har jo eksisteret i mange år. Det er jo ikke sådan, som venstrefløjens her tegner det: at vi lige pludselig har dumpet dem helt ned i den sorte kælder. Det har bare været noget, man har tolereret, fordi det foregik under overfladen. Men nu er det kommet frem, hvad de forskellige rabatter har været, og så kan man lige pludselig ikke tåle det: Nej, konkurrencen skal holdes væk fra DSB, siger man, for ellers kan godset ikke klare sig! Men det var da ikke godt, hvis det var sådan.

Jeg er så stor en optimist, at jeg mener, at kombitrafikken igennem Europa med de tunge transporter med udgang fra Danmark heldigvis kører bedre og bedre. Og hvad skulle vi ellers have godsdivisionen til, hvis den ikke skulle kunne klare det? Men hvorfor skal den have alle de sofistikerede transporter på korte afstande, hvor den ikke har en jordisk chance for at konkurrere, og hvor det ikke er mere miljøvenligt?