

Der må komme en forklaring til mig på, hvorfor det er mere miljøvenligt, for jeg kan ikke regne det ud, for når jeg tager tomkørslerne med, så er det modsatte tilfældet.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det smarte ved godslandevejen på skinner er jo netop, at man ikke får ret mange tomme godsvogne, fordi man kører mellem to punkter, hvor man simpelt hen opsamler alt det gods, der gerne vil på skinner, altså containere og veksler, og hvad ved jeg, og kører det fra det ene sted til det andet, og så bruger man jo også på tilbageturen alle containerne, og derfor bliver der ikke ret meget tom trafik på skinnerne.

Det er jo det, der er det smarte ved det her, og det er det, der er fordelene ved tog-tunnellen, som SF ikke har noget imod, og det er det, som DSB har lagt op til, og derfor er det godt, for det giver nemlig noget. Og hver gang sådan et tog kommer af sted, lad os sige med 100 containere, så er der altså flere gange om dagen 100 lastbiler, der bliver væk fra vejene, og det er en fordel, og det er i hvert fald miljømæssigt betydelig bedre end noget som helst andet. Det ved alle, der bare har kigget lidt på det.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg ved ikke, hvad det var for et spøgelse, der stillede spørgsmål til hr. Kaj Ikast. De svar, han rettede til mig, var i hvert fald ikke svar på de spørgsmål, jeg stillede, men jeg vil prøve igen:

Hvad er i hr. Kaj Ikast's mund de positive argumenter for, at vi skal opretholde en gods-transport på bane i Danmark? Jeg har kun hørt argumenter for det modsatte.

Hvorfor går Det Konservative Folkeparti ikke til benet og siger: Nedlæg den! For den kan ikke fungere i Danmark.

Kan vi ikke få den rene linje?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg gentager: Er kombitrafikken ikke godstransport? Den roste jeg, for den kan DSB køre. Den kombitrafik, der udgår fra Padborg, og som kører ned gennem Europa hver eneste dag, er en succes. Og hvorfor skal vi så ikke bakke den kørsel med tungt gods op i stedet for noget, der ikke går godt på de korte afstande?

Jeg kan give eksempler: Esbjerg-Herning med kul – fint! For dér har man et miljøløft, selv om man også kører tomkørsel.

Men man har da ikke noget miljøløft, hvis man først skal køre godset med lastbil og så transportere det 50 km med tog og så læsse det af og så køre det med lastbil igen. Så er der vel ingen, der kan drømme om, at det overhovedet kan give overskud eller være mere miljøvenligt.

Så ud på de lange afstande med det! Og så lad dem da dele det gods imellem sig, der skal udenlands eller ud på andre lange afstande! Lad DSB køre det med fuldt brag, og lad dem tjene noget på det! Det mener jeg.

Vibeke Peschardt (RV):

Dengang »Trafikplan 2005« blev fremlagt, havde den daværende regering nogle overordnede mål og strategier, som man kan læse om foran i handlingsplanen.

Ét af målene var, at man ville forbedre alternativerne til biltransporten. Et andet var, at man ville nyorientere trafikinvesteringerne. Og endelig ville man styrke planlægningen og forskningen på trafikområdet.

Og når forespørgerne nu spørger, hvilke tiltag regeringen vil tage for at øge DSB's muligheder, herunder økonomiske, for at erobre markedsandele, må jeg svare, at det forlig og den rammeaftale om DSB, der er indgået, har det klare mål at styrke togtrafikken.

Jeg synes derfor, det er både vigtigt og rigtigt at sige, at togtrafikken gennem aftalen får det største løft, som togene overhovedet har fået i mange år: opgradering af strækninger, elektrificering i Jylland, investeringer i 112 nye S-tog fremrykket og dobbeltsporet bane til Frederikssund.

Der er mange andre, der har nævnt disse enorme investeringer, og jeg mener, at vi faktisk har taget det første spadestik til en nyorientering af togtrafikken.

Det, som debatten fokuserer på – det kan vi jo se af dagsordensforslaget – er den del af aftalen, der angår takstnedsættelserne på Storebælt. Men det, som der ikke bliver sagt noget om, fordi det åbenbart bare bliver taget til indtægt, er, at DSB gennem denne aftale har fået markante rabatter – faktisk et sted mellem 50 og 60 pct. – i de to første år, og det er det løft for togtrafikken og den kollektive trafik, der har været Det Radikale Venstres løftestang til også at kunne gå ind for en aftale om nedsættelser af biltaksterne.