

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Det var jo rørende: For en stund oplever vi nærmest, at hr. Kaj Ikast optræder som redningsmand for DSB! Sådan forstod jeg hr. Kaj Ikast: som den store mand, der nu klarer ærterne. Men kan vi i ædruelighedens navn dog ikke sammen konstatere, at taksterne over Storebælt de facto er blevet beskåret i flere faser, er blevet reduceret og reduceret i forhold til anlægsloven. Først var der 20-procents-nedsættelsen i forhold til anlægsloven, og derefter kom der rabat på rabat. Og vi må dog vel også konstatere i ædruelighedens navn, at det dermed kan underminere de forventninger, man havde til jernbanens drift.

Og vi kan vel også få bekræftet af hr. Kaj Ikast, at DSB tilsyneladende har et årligt underskud på 100 mio. kr. som følge af Storebæltsforbindelsen. Der er dog grænser for, hvor meget vi skal kompromisere med den faktiske virkelighed.

Men derudover glæder det mig meget, at hr. Kaj Ikast tilsyneladende – sådan forstod jeg hr. Kaj Ikast – gerne vil have mere gods på skinner. Vil hr. Kaj Ikast så sikre, at vi kan få mere gods på skinner? Jeg har i hvert fald nogle forslag til det, og det kunne da være hyggeligt at arbejde sammen om det.

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Hvis vi skal prøve at tage et hjørne af det, hr. Kaj Ikast var inde på, så var det jo netop forholdet mellem skinnertrafik og lastbiltrafik osv.

93 pct. af alt gods i dette land ruller på gummihjul, altså på landevejen, og vi har vel haft en interesse i, at bare en mindre del af det blev lagt om, det tungeste, det farligste at have på landevejen. Og spørgsmålet er, om vi ikke skulle overveje at gå ind og subsidiere det område, fordi vi rent faktisk ved, at ellers sker det ikke, for det er et lille land.

F.eks. har man i Tyskland faktisk subsidiære havneafgifter, som gør, at man ikke skal betale 13 kr. pr. ton, når man laster, og 13 kr., når man losses igen. Og på samme måde kunne vi selvfølgelig, som svenskerne overvejer det, nedsætte afgiften på skinner eller måske helt fjerne den, hvis det er det mål, vi gerne vil nå, altså få den allertungeste del væk, for det er et problem.

Jeg tror, vi skal overveje det og være imødekommende på det område i hvert fald.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne gøre hr. Søren Kolstrup opmærksom på, at det var mig, der lavede den jernbaneaftale mellem de europæiske baner den 22. juni 1992, som åbnede muligheden for fri grænsepassage med trækraft, bare der var en vognstyrer fra hver enkelt nation.

Det kom allerede på daværende tidspunkt, og det arbejdede vi meget stærkt for, men nu er det så gået i stå. Og det er jo ikke, fordi der ikke har været stillet midler nok til rådighed, for hvis man tager Øresundsforbindelsen, blev den fastsat til 150 mio. kr. pr. lands jernbaner, idet vi på daværende tidspunkt også forventede, at Danmark havde flere jernbaneselskaber.

Det er da et fund at kunne komme over med alt muligt gods og passagerer for en fast pris på 150 mio. kr. pr. land, dyrtidsreguleret, når bilerne skal betale det. Og det var jo det, vi lavede.

Derfor er det ramt fuldstændig ved siden af, det man siger her om, at det er til skade for den kollektive trafik. Vi har løftet den kollektive trafik. Aldrig har vi haft så mange i togene fra Århus til København – og omvendt. Om det så er nogen fordel, ved jeg ikke, men der er da kommet flere passagerer i DSB.

Og jeg må også sige helt ærligt, at fru Margrete Auken jo udmærket godt ved, at da vi var klar til at forhandle i december måned, bad man om, at det blev udskudt til april måned for hele Banestyrelsen og for DSB. Det var sandelig hverken Venstre eller De Konservative, der bad om at få det udskudt. Vi var klar til at forhandle. Men med hensyn til finansloven var man ikke færdig til at få det færdigt før i april måned, sådan at man kunne optage de nye forhandlinger. Sådan er fakta.

Til det med Storebæltsforbindelsen vil jeg da gerne sige: Havde vi ikke fået Storebæltsforbindelsen, havde DSB heller aldrig nogen sinde fået så mange passagerer, som de har fået i dag; det vil jeg gerne sige. Og når Øresundsforbindelsen kommer, er det det næste store løft for den kollektive trafik, både for gods og for passagerer. Og jeg vil gerne sige angående bilerne og over til den kollektive trafik: Jamen det ville vi alle sammen ønske. Bare det kunne ske, bare de kunne tage halvdelen af vokseværket.