

[Tommy Dinesen]

man er begyndt at udbygge osv., er godt, for jeg tror, at der er gode muligheder for både at skabe arbejdspladser, eksport og andet. Det er jo sådan, at der alene gennem Storebælt passerer 20.000 skibe hvert år, så de byer, der ligger op til Storebælt, får nogle muligheder i den handel, der på et eller andet tidspunkt vil komme.

Det, der er nævnt i dagsordenen om EF, har jeg selvfølgelig været med til at godkende, og jeg synes, det er udmærket, at Danmark nu får formandskabet, for der skal ske noget på dette område. Jeg tror også, at mulighederne for at få noget igennem efterhånden er store.

For et par år siden deltog bl.a. hr. J. K. Hansen og jeg i et møde med trafikpolitikere fra de andre EF-lande, og der kunne man i hvert fald konstatere, at man i samtlige lande var klar over, at man havde investeret forkert ved i hvert fald i nogle af de europæiske lande at have prioriteret vejene højest. Samtlige trafikordførere sagde, at det var jernbanen, man var nødt til at satse på med højhastighedstog osv., også fordi man står i den situation, at luftrummet efterhånden er totalt overfyldt, så når man derfor om nogle år hverken kan bruge vejene eller luftrummet, er der altså kun togtrafikken, der er værd at satse på.

Jeg vil sige tak til ordførerne for en god og saglig debat.

Helge Mortensen (S):

Jeg vil først hæfte mig ved den glædelige kendsgerning, at mens vi mange trafikdebatte igennem i Folketinget har diskuteret veje, har vi i dag haft lejlighed til at diskutere jernbanepolitik mere end havne- og søfartspolitik, og vi får endog vedtaget en dagsorden med dette emne. Det synes jeg er glædeligt, og på den baggrund synes jeg, at både spørgsmålet, de besvarelser, der er givet, og den dagsorden, der nu kan vedtages, er et positivt signal om den politik, som vi vil føre i EF på området.

I henhold til forretningsordenen er det ikke tilladt at diskutere med formanden, men det er ikke forbudt at lade sig inspirere af formanden. Det spørgsmål om den vestjyske længdebane, som vi aldrig fik svar på, kan også synes at være rimelig lokalt og nationalt i forhold til en europæisk jernbanepolitik. Alligevel vil jeg godt påpege den fare, der ligger i at følge Fremskridtspartiets politik ved at forlange, at

det hele skal være økonomisk rentabelt, og hvis ikke det kan rende rundt, må det lukke – måske bortset fra Skjern. Denne politik hænger også internationalt sammen. Den slesvigholstenske finans- og trafikminister Thomas var for nogen tid siden på besøg i Danmark og præsenterede faktisk et forslag om en forlængelse af den vestjyske længdebane med en tunnel under Elben, sådan at den europæiske godstrafik kan gå uden om Hamburg og direkte til bestemmelsesstederne. Det sætter det lidt i relief, at man skal være forsigtig med med meget kortsigtede synspunkter at ødelægge fremtidige perspektiver og specielt på jernbanelområdet.

Så har jeg lyst til at sige til trafikministeren, at jeg ikke specielt fokuserede på benzinpriserne i forhold til nabolandene. Hvis det var spørgsmålet, kunne jeg i øvrigt sige, at der vel ingen grund er til, at vore benzinpriser ligger så meget under de andres; mens de stiger alle andre steder, bliver vi ved med at sætte dem ned. Det, jeg ønskede at påpege, og det, som er vigtigt for Socialdemokratiet, hvis vi overhovedet skal indfri de forventninger, vi har til udviklingen af jernbanetransporten, er, at vi også stemmer takst- og afgiftspolitikken af med det, vi vil, det, vi beslutter, og det, vi gør. Jeg vil gerne gøre opmærksom på den kendsgerning, at det er den privatøkonomiske og virksomhedsøkonomiske transportøkonomi, der afgør, om man kører godset ned i Europa på gummihjul eller på skinner, og hvis vi ikke også på afgifts- og takstområder er parat til at følge en jernbanepolitik op, bliver den efter vores opfattelse aldrig til andet end teori og aldrig ført ud i livet. Det var den helt centrale påstand, jeg kom med, og ikke alene spørgsmålet om benzinpriserne.

Afslutningsvis vil jeg gerne konstatere, at der under folketingsdebatten i dag har vist sig ikke at være flertal for at omdanne DSB til et aktieselskab, og det synes jeg er rimeligt og rigtigt at notere sig. Jeg bemærkede, at fru Inger Stilling Pedersen sagde, at hun ikke ønskede det, hr. Tommy Dinesen har sagt det samme, og jeg har den opfattelse, som her er tilkendegivet. Jeg vil godt underbygge fru Inger Stilling Pedersens synspunkter på dette område med, at hvis vi ikke bevarer infrastrukturen, persontransporten og godstransporten som en helhed, får vi aldrig en rationel udnyttelse af jern-