

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 123 stemmer.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forespørgsel nr. F 7:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om de økonomiske vilkår såvel for DSB som for A/S Storebælt på baggrund af, at man bygger en 6 kilometers motorvej, som skal stå tom i 3 år, at der er sket en drastisk ændring i konkurrenceforholdene for vejbroen som følge af Vognmandsrutens uforudset store markedsandel og den uventede vækst i løstrailertrafikken, samt at der er risiko for betydelige erstatningskrav efter regeringens forlig med EF om brud på licitationsbestemmelserne?«

Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 12/10 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/10 89).

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

Et af de tungeste miljøproblemer for fremtiden er trafikken. Flere og flere erkender, at hvis ikke der gøres noget radikalt ved selve trafikstrukturen, går det galt. . .

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er én ad gangen, der har ordet!

Margrete Auken (SF):

Tydeligst er det sagt i regeringens handlingsplan for miljø og udvikling. Men den erkendelse er meget langt fra at trænge ind i selve trafikplanlægningen, hvis man overhovedet kan bruge så flot et ord om det, der foregår i dansk trafikpolitik.

Regeringens måde at behandle DSB på er nærmest udtryk for det modsatte. Man skærer i bevillingerne, og man løfter så at sige ikke en finger for at få Danmark bygget ind i det euro-

pæiske jernbanenet. Resultatet er da også, at Vesttyskland tilsyneladende har opgivet at få Danmark med. Kommer der overhovedet noget, bliver det over Sjælland alene; Jylland og Fyn hægtes definitivt af, hvis forbindelsen over Femer Bælt laves.

Dette er tilsyneladende slet ikke gået op for regeringen, der håndterer alt, som om Danmark var alene i verden. Ingen kontakter, nedskæringer på DSB og samtidig en blind insistens på, at der skal hænges en vejbro oven i jernbanen på Storebælt i direkte konkurrence med den.

Var alle sikre på, at konkurrencebetingelserne ville blive fair, og at vejbroen var et sundt økonomisk projekt, der fuldt levede op til forventningerne i Storebæltsoven, ville belastningen på jernbanen måske kunne undgås. Men på grund af statsgarantien får vi ingen almindelig markedsafprøvning af soliditeten, og samtidig må vi forbløffet konstatere, at man tager det endog særdeles let, når man skal redegøre for den økonomiske situation.

Mindst tre faktorer af betydning for økonomien er kommet til, siden loven blev vedtaget. Den første er, at man bygger hele Vestbroen på én gang, selv om man sagtens kunne vente og bygge den etapevis, så motorvejen kom til senere. At den økonomiske forskel ved en etapevis udbygning ikke er sandsynliggjort, skyldes ikke – som jeg troede i går – at man først efter aftalens indgåelse ændrede på udformningen. Et svar fra trafikministeren viser, at A/S Storebælt aldrig har villet bygge broen etapevis, men allerede i udbudsmaterialet fastslog, at der skulle bygges på én gang.

Det er så groft et brud på aftaler og alt, at vi nok må tage en ekstraforestilling om det her i løbet af debatten.

Har man med denne sag at gøre, skal man altså ikke bare have et fast blik i øjnene og holde på lommerne, men også tælle fingrene bag efter, for selv om alle fingrene tilsyneladende er der, kan den ene vise sig at være en attrap.

Yderligere er der sket det, at Vognmandsruten nu har 30 pct. af lastbilerne og 20 pct. af personbilerne. Folk ser nemlig mere på pengene og mindre på tidsforbruget, end A/S Storebælt tror. Det er værd at bemærke, at der aldrig har været lavet brugerundersøgelser om folks vilje til at betale de høje priser; det går man bare ud fra at de vil. Det gør man også i det svar, trafik-

[Margrete Auken]

ministeren i går gav Trafikudvalget om løstrailere. Der er de bare tryllet væk – igen fordi tidsgevinsten, ifølge ministeren, opvejer alle udgifter.

Endelig ved vi ingenting om, hvad retssagen med EF kommer til at koste, eller om der kommer efterkrav. Men her er det nok vanskeligt at sige meget endnu. Blot skal det gøres helt klart, hvor en økonomisk byrde skal anbringes.

Det skulle ikke undre mig, om regeringens svar om lidt er en videreførelse af A/S Storebælts jubeloptimisme og den almindelige tilsløring af, hvad der foregår.

Besvarelse

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Socialistisk Folkeparti har igennem en forespørgsel til mig ønsket at få oplysning om, hvorvidt Storebæltsforbindelsens økonomiske bæredygtighed er uantastet.

Som det ses af forespørgslen, kan enkeltstående forhold i den offentlige debat fremstå som betydningsfulde, selv om de – når de anskues i de rette proportioner – må siges at være uden nævneværdig interesse for den hovedsag, som de kædes sammen med, og dette håber jeg vil fremgå af mine efterfølgende bemærkninger.

Må jeg straks fastslå følgende: Der er intet, der rokker ved det afgørende forhold, at Storebæltsforbindelsens samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk er en rigtig investering.

Det påstås, at man bygger en 6 km lang motorvej, der skal stå tom i 3 år. Dette er forkert. Det, man gør – som selvfølgelig er i fuld overensstemmelse med anlægsloven – er, at man i et økonomisk forsvarligt omfang allerede i første etape forbereder motorvejsforbindelsen.

De tekniske, sikkerhedsmæssige og økonomiske overvejelser, der har ført frem til den konkrete byggemåde på vestbroen, som nu udføres, har jeg i svar til Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder og Trafikudvalget detaljeret redegjort for. Jeg skal ikke desto mindre her i salen også redegøre for hovedtrækkene i denne fremgangsmåde.

Beslutningen om, at vejdragerne skulle monteres før idriftsætning af jernbaneforbindelsen, er truffet, før Vestbroen blev udbudt i licitation, og efter forudgående drøftelser med DSB. At det skulle være sådan, er allerede begrundet i sikkerhedshensyn.

Må jeg i øvrigt her indskyde, at hvad angår komposit- og ståløsningen, ville broens dele også blive bygget samtidig, da der er tale om integrerede helheder. Uanset at en vestbro i beton efter udbudsbetingelserne skulle bygges således, at vejdragerne skulle monteres, før jernbaneforbindelsen blev taget i brug, havde tilbudsgiverne adgang til at afgive alternative tilbud, men alle indkomne tilbud var baserede på den forudsætning.

Det drejer sig om at bringe elementer med en vægt på henvend 6.000 tons – nærmere betegnet godt 5.800 – på plads på pilleskafterne helt tæt ind til jernbaneanlægget. Dette arbejde skal udføres i åbent farvand fra en flydekran. Godt nok er denne flydekran, som nu specialbygges til formålet, meget stabil. Men selv uden større entreprenørmæssig indsigt må det være muligt at forstå, at der kun skal ganske små krængninger eller andre forstyrrelser til, før det går galt.

Men det er i øvrigt en misforståelse at tro, at denne sikkerhedsmæssigt begrundede fremgangsmåde medfører nogen økonomisk belastning frem for en fremgangsmåde, hvor man tænkte sig montage af vejdragerne udskudt længst muligt.

Så fremdrages Vognmandsruten. Det er rigtigt, at den siden åbningen i 1984 har fået en stigende markedsandel. I 1988 udgjorde andelen 13 pct., og den er formentlig steget yderligere. Tidsforbruget ved anvendelse af denne rute skønnes at være 20 minutter større end ved anvendelse af DSB; det er altså den lavere pris, der tiltrækker kunder.

Men den økonomiske gevinst ved lavere takst må naturligvis bedømmes i forhold til den større udgift, som det øgede tidsforbrug indebærer. Dette gælder særlig for erhvervstrafikken, altså for lastbiler og for forretningsrejsende i egen bil.

Da forskellen i tidsforbruget ved anvendelse af Vognmandsruten i forhold til anvendelse af den faste forbindelse er betragtelig større end i forhold til anvendelse af DSB's færgerute, må taksterne på Vognmandsruten, hvis man tænkte sig den fortsat efter åbning af motorvejsforbindelsen, følgelig ligge væsentligt under taksterne på den faste forbindelse.

Her må man være opmærksom på, at et lille kundegrundlag for en færgefart kan gøre det vanskeligt at opnå rentabel drift til lave omkostninger og med en tilfredsstillende fre-

[Trafikministeren]

kvens. Nogen trussel mod den faste forbindelse økonomi kan en færgefart derfor ikke blive. For DSB's vedkommende kan en færgefart ikke få nogen betydning.

Forespørgerne kommer så ind på væksten i trafik med løstrailere. På Storebælt udgør løstrailere kun 2-3 pct. af lastbiltrafikken. På Kattegatruterne udgør løstrailertrafikken imidlertid en fjerdedel. Løstrailere har naturligvis deres styrke i langtransporter, og økonomien i denne driftsform er nøje sammenhængende med tidsforbruget. Med det meget mindre tidsforbrug på den faste forbindelse i forhold til en overfart på færge kan løstrailertrafikken ikke tænkes at blive nogen afgørende faktor for trafikmængden på den faste forbindelse og dermed for dennes økonomi.

Hvad angår DSB, er forholdet det, at løstrailertrafik er et naturligt led i kombinerede transporter og nok nærmest medvirker til at styrke jernbanegodstrafikken.

Jeg vender herefter tilbage til, hvad jeg indledte med at fastslå: Storebæltsforbindelsen er driftsøkonomisk et rentabelt projekt. A/S Storebælt regner med et reelt afkast af investeringen på 10 pct. Med en gennemsnitlig markedsrente på 10 pct. regner selskabet med, at anlægslåne er betalt, når vi når år 2010.

For mig er det imidlertid ikke afgørende, om disse lån er tilbagebetalt lidt før eller senere. Afgørende er, at de kan blive tilbagebetalt af indtægterne fra trafikken. Og dette kan der efter min opfattelse ikke være rimelig tvivl om efter de beregninger, som A/S Storebælt har foretaget.

Som bekendt skal omkostningerne ved jernbaneforbindelsen inddækkes af DSB over 30 år. Lad os derfor prøve at se, hvor pessimistisk man kan være i økonomiberegningerne for motorvejsforbindelsen, hvis vi går ud fra, at motorvejsforbindelsen skal betales over et nogenlunde tilsvarende åremål. Hvis vi antager, at der slet ikke kommer noget trafikspring, altså ingen ny trafik i øst-vest-linjen som følge af den faste forbindelse, og at Vognmandsruten vil tage 30 pct. af Storebæltstrafikken, vil låne til vejforbindelsen kunne være tilbagebetalt efter 28 år.

Forudsætningerne for den fremtidige trafikudvikling kan efter sagens natur altid diskuteres. Vil man absolut have en negativ indstilling, er der altid mulighed for indvendinger, selv om de foretagne beregninger er baserede på lang

tids solid erfaring, og derfor vil jeg gerne henholde mig til en helt jævn betragtning:

Er der nogen, der tror på, at biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark slet ikke vil stige uanset de senere års betydelige vækst i denne trafik, at en motorvej over Storebælt ikke vil skabe nogen ny trafik, og at 30 pct. af passagerer og gods vil sejle eller blive sejlet, når man kan køre den ret beskedne strækning på 18 km? Hvis man ikke tror på dette, behøver man ikke at nære frygt for motorvejsforbindelsens driftøkonomiske rentabilitet.

Der er endnu et punkt i forespørgslen, som jeg ikke har kommenteret. Det er frygten for, at erstatningskrav i forbindelse med licitationen om vestbroen skulle true anlæggets økonomi. Man kan herom sige, at forespørgslens anmelder i hvert fald har fejlet alt op. At fremdrage dette forhold som værende af betydning for anlæggets rentabilitet synes helt uden proportioner.

Jeg vil ikke give noget tal for størrelsen af mulige erstatningskrav. Men jeg kan sige, at det for mig at se vil blive overordentlig vanskeligt for en tilbudsgiver at dokumentere, at den noksom omtalte klausul om dansk andel skulle have påført vedkommende konsortium et tab. Det er helt på linje med, hvad de to tilbudsgivere af egen drift har sagt offentligt, og dette vil i øvrigt ikke gøre det lettere for de to tilbudsgivere, som der herefter alene kan være tale om, at dokumentere et tab. Men selv om man teoretisk forestiller sig muligheden af, at denne betingelse kan opfyldes, vil der kun kunne være tale om beløb i en størrelsesorden, som ikke hører hjemme i denne sammenhæng.

Må jeg slutte med et par almindelige bemærkninger:

Modstanden mod Storebæltsforbindelsen i det hele taget har jeg vanskeligt ved at finde saglige grunde for. Men jeg står helt uforstående over for det forhold, at landet som helhed ikke kan stå sammen om at løse denne opgave i samdrægtighed, når vi er nået dertil, at anlægget er en realitet. En lille smule samling om løsning af denne opgave ville klæde landet, synes jeg. Og jeg venter på, at Socialistisk Folkeparti tager Storebæltsforbindelsen til efterretning, på samme måde som partiet nu har taget vort medlemskab af EF til efterretning.

Anlægget er en realitet. Der er nu investeret eller kontraheret så betydelige beløb i forbin-

[Trafikministeren]

delse med det anlæg, som anlægsloven fra 1987 bestemte skulle gennemføres, at dette anlæg bliver gennemført; det gælder jernbaneforbindelsen, det gælder motorvejsforbindelsen. Alt andet ville være en uantagelig disposition.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg skal takke for redegørelsen, det kan jeg så gøre – og takke for, at der ikke er de store overraskelser i den.

Dog på ét punkt synes jeg at den er overraskende. Den var forbløffende klar i sin redegørelse for, hvordan der er blevet snydt og fuppet og svindlet, og at Socialdemokraterne nu ligger banket flade nede under gulvtæppet, medmindre de siger fra.

Det var lysende klart, at en af mulighederne ved vestbroen var, at den kunne bygges etapevis; det var også klart, at man skulle sørge for, at det skete på en økonomisk forsvarlig måde. Men hvis man allerede i udbudsmaterialet har betinget sig, at den skulle bygges som en kompositbro – det er jo det, man har gjort – er det ganske givet sådan, at så har der heller ikke været mulighed for økonomisk at sandsynliggøre andet.

Jeg ved, at Socialdemokraterne ikke har vidst dette. Jeg tror stadig væk på, at de informationer, man har givet os, har man givet i god tro. Men jeg er efterhånden ved at være lidt tvivlende over for, om de selv tør stå ved deres egne aftaler og deres egne sejre, om de ikke bare lader sig trække rundt ved næsen, som de hidtil er blevet, først og fremmest af De Konservative. Og hvad sker der, når man bliver trukket rundt ved næsen? Den bliver meget lang!

Jeg kan sige om den lange næse, at alt tyder på, at selve etapedelingen indskrænkes mere og mere. I går hørte vi ministeren sige, at vi nu var nede på 2–3 år.

I et af de svar, vi fik i går, fremgik det også, at hvis ikke man kunne være helt sikker på, hvordan tidsintervallet blev, når man skrev kontrakt om højbroen, hang man ikke længere på de 3 år. Jeg tør vædde på, at vi kommer til at se, at de to etaper er færdige samtidig, og jeg er bange for, at jeg også kommer til at se et helt tamt Socialdemokrati.

Men lad os nu se, hvad svaret bliver om lidt, og om der er nogen i Socialdemokratiet, der ik-

ke alene har opdaget, at de er blevet snydt, men også har mandsmod og kvindehjerne til at sige det klart og tydeligt og så gøre noget ved det.

Ud over historien om vestbroen kan jeg sige én trøsterig ting om den: Projektlederen på Højgaard og Schultz sagde i et interview i sommer til Ingeniøren – efter at kontrakten var skrevet – at projektet kunne laves om, at kontrakten kunne ændres – det var der ikke noget i vejen for – hvis det kom i politisk modvind. Det vil jeg så fortælle til opmuntring for Socialdemokraterne – hvis der skulle være lidt ryggrad i dem endnu – der er altså noget at gøre.

Endelig kan jeg yderligere trøste med, at vi har fået at vide, at det hele kun koster 1 mia. kr. – altså motorvejsdelen. I betragtning af, med hvilken lethed man lader milliarderne rulle i dette projekt, er der jo ikke noget galt i, at vi spilder en milliard til sidst – det stiger og stiger og stiger jo alligevel.

I andre sammenhænge nærer jeg stor bekymring for milliarderne, men jeg skal love for, at det, vi er oppe imod her, ikke tilsiger synderlig bekymring i øvrigt. Der er altså noget at gøre endnu, men det forudsætter unægtelig, at der kommer liv i Socialdemokraterne.

Lad mig i denne sammenhæng nævne De Radikale, som trygt og stille har anbragt sig på bagsædet i regeringens vogn, og derefter er der sat børnesikring på låsene. Så bliver de pænt inde dér, vi hører ikke mere til dem heller, og de vil så følge med i resten stille og roligt.

Angående A/S Storebælts konkurrencesituation kommer vi ind på noget, som måske er nok så alvorligt, for alt det her kunne måske være lige meget; der er så mange fejlinvesteringer i dette land. Vi har hele fornøjelsen med DONG i øjeblikket, og den er måske værre, så hvorfor ikke også denne her fejlinvestering? Det farlige ved denne fejlinvestering er, at den ødelægger vores muligheder for at lave et godt transportsystem.

Lad os lige prøve at se på argumenterne: Det, som regeringen fører frem som et argument for den gode økonomi, bider nemlig sig selv i halen på en ret foruroligende måde. For hvis man har ret i, at alle vil vælge motorvejen, bliver jernbanens godsfordel ikke til at få øje på, og så er det næsten utænkeligt, at Danmark kommer med i den europæiske togudvikling.

Der er mere grund til optimisme, hvis det mønster, vi ser lige nu, fortsætter: at mere og

[Margrete Auken]

mere trafik kommer på løstrailere. Jeg har ikke tid til her at give trafikministeren et lille kursus i, hvorfor løstrailertrafikken vokser, men det er altså lidt anderledes, end ministeren påstår. Jeg har flere gange opdaget, at han er klædt særdeles skidt på af sit ministerium, så jeg skal undskylde ham. Jeg skal senere ved lejlighed forælle ham om løstrailere.

Løstrailere giver jo ikke bare fordele til transportørerne, men også til DSB, fordi de styrker kombitrafikken. Samtidig synes alt at tyde på, at prisen spiller en betragtelig større rolle end tidsgevinsten; ellers havde Vognmandsruten aldrig klaret sig så godt. Og også disse prisforhold giver DSB gode muligheder for at konkurrere med kombitransporter.

Men går det sådan, ser det tilsvarende skidt ud for vejbroen, eller sagt anderledes: Nu må regeringen og A/S Storebælt gøre sig selv og omverdenen klart, at det kommer til at koste fuld pris at køre på vejbroen, og så bliver trafikmønsteret et andet, end regeringen påstår. Det ses også af, at Poul Andreassen allerede har været ude med forslag om, at prisen skulle ned uanset lovens bestemmelser.

Det kan da også vise sig at blive betingelsen for, at der skal komme fornuftig økonomi i vejbroen, men så er det sket med jernbanernes konkurrencemuligheder, og hvad så? Nogle er ligeglade eller måske endda tilfredse, men de færreste hører dog i den grad til brutalisterne. Selv blandt borgerlige politikere møder jeg mennesker, der ikke synes, det er yndigt, at en eventuel trafikstigning udelukkende skal finde sted på vejene. Heller ikke de ønsker mere forurening, mere støj, flere ulykker.

For erhvervslivet er sagen dertil økonomisk, skønt det først viser sig på længere sigt, og da dansk erhvervsliv sjældent bruger den længere sigt, har kun de færreste opdaget, hvad der er ved at ske. Men at fremtidens transportsystem bliver et sammenhængende højhastighedstog-net i Europa, har andre opdaget. I forgårs var der et møde mellem Pehr Gyllenhammar fra Volvo, Percy Barnevik fra ABB og Stig Larsson fra de svenske jernbaner. De havde et møde med den svenske statsminister, Ingvar Carlsson, og det blev her besluttet at give de kollektive transportere et ordentligt løft, og industrien gav tilsagn om at investere 50 mia. kr. i denne transportform.

Svenskerne, som er lidt mere ferme end danskerne, ved nemlig godt, at de skal have jernbanealternativet, hvis de skal kunne følge med i den europæiske udvikling. Derfor: Til lykke til svenskerne, både til folket og til erhvervslivet! Gør danskerne ikke noget, kommer hele udviklingen til at foregå uden om os, enten helt udenom, fordi svenskerne vælger jernbanefærger direkte til kontinentet, eller Femer Bælt får jernbaneforbindelsen, som Deutsche Bundesbank vil finansiere, og så bliver i hvert fald Jylland og Fyn hængt af den moderne industris transportsystem. Jeg ved ikke, om hr. Sønderby har opdaget det, om hr. Ikast har opdaget det, om trafikministeren har opdaget det, om alle de andre, som også skal varetage interesser for andre end sjællænderne, har opdaget det.

Det er faktisk lige ved at gå galt. Skal Danmark med i denne udvikling, kræver det kraftig og omgående indsats. Vi skal umiddelbart tage forhandlingskontakt med Sverige – og for resten også Norge og Finland – om at få Øresundsjernbanen bygget, og vi skal lave sådanne aftaler, at det bliver attraktivt for de andre nordiske lande at benytte Storebælt, så vi får hele Danmark med. Og så skal vi hurtigst muligt garantere elektrificeringen til grænsen.

Med sådanne troværdige planer kan vi så gå til vesttyskerne; så har vi nemlig en chance for, at de indvilliger i at modernisere også på den tyske side op til Padborg. Ellers gør de det ikke, og det ved enhver, der følger bare lidt med.

Sagt kort: Skal vi klare såvel de miljømål, vi sætter os, som de krav, der i fremtiden bliver stillet til det moderne transportsystem, ikke mindst på grund af trafikens miljøbelastning, som også det øvrige Europa er ved at få øjnene op for, så kræver det aktion nu.

Så er spørgsmålet, om man derefter stadig væk synes, at det er begavet at bygge en vejbro udelukkende til internt dansk brug – ingen andre har nemlig interesse i den – og kun til ganske få biler, 12.000 årsdøgnbiler; det viser jo selv Storebælts mest optimistiske prognoser, og det var det, Farøbroerne havde i fjor.

I stedet kunne man bruge vejpengene dér, hvor der er dokumenteret behov for dem. Vi mangler faktisk stadig nogle veje i Danmark; det er ikke nødvendigvis hr. Risgaard Knudsens veje, men andre steder, hvor der skal køre biler. Der forestår en del sortpletarbejde, der er en masse vejvedligeholdelse. Der er faktisk me-

[Margrete Auken]

get at bruge pengene til, og i øvrigt er samfundets investeringer til en moderne udvikling noget, man skulle interessere sig lidt bredere for her i samfundet, og det var måske værd at tage det med, inden man afgør, om man skal hænge den motorvejsbro på. Men det skal man i hvert fald først gøre, når alt det andet er på plads.

Gør vi det i omvendt rækkefølge, hvilket alt tyder på, kommer Danmark til at hænge som en motorvejsblindtarm på et Europa, der har et veludbygget jernbanesystem, og det bliver en syg blindtarm, dels på grund af svineriet og trafikvolden, dels på grund af de forringede muligheder, dansk erhvervsliv får ved således at være hægtet af.

Jeg skal på denne baggrund på SF's vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget henviser til dagsordenen af 30. marts 1989 og pålægger regeringen at give DSB optimale betingelser for at udnytte den faste baneforbindingens konkurrencemuligheder på godstransporter.

I den forbindelse må sammenkoblingen med de svenske og vesttyske baner sikres, så Danmark deltager i udviklingen af det moderne europæiske jernbanenet.

Samtidig pålægges regeringen at iværksætte en undersøgelse af økonomien i vejforbindelsen på baggrund af de ændrede konkurrencebetingelser og øvrige økonomiske forskydninger.

Undersøgelsen skal afsluttes inden 3 måneder og tilstilles Folketingets Trafikudvalg.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 8).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i debatten.

Søgaard (S):

Debatten omkring Storebæltsforbindelsen drejer sig i hvert fald i denne tid fortrinsvis om de 6 km motorvej, som man nu skal i gang med, samt om lønsomheden ved det samlede projekt i det hele taget, og fru Margrete Auken har jo ikke holdt sig tilbage her i dag. Som så mange andre kan hun jo udbrede sig meget over, om

det nu er lønsomt eller ikke lønsomt. Der er skrevet mange læserbreve, der er mange, der har gjort sig muntre over den måde, det sker på med hensyn til udviklingen af Storebæltsforbindelsen, og det kan man selvfølgelig gøre meget ud af, så længe projektet ikke er lavet færdigt. Først da kan man jo bevise, hvem der egentlig har ret, og hvem der ikke har ret.

Vi mener fortsat, at vi har ret, og derfor står vi som aftalepartner bag aftalen og vedkender os aftalen om denne forbindelse. Både i den politiske aftale og senere i anlægslovens bemærkninger bestemmes det jo, at første fase også skal omfatte forberedelse af overførsel af motorvejsforbindelsen mellem Nyborg og Sprogø, men at det nærmere omfang af disse forberedende foranstaltninger vil være afhængigt af det, man kalder anlægsøkonomiske overvejelser.

Det siges videre i den politiske aftale, at broen over Vesterrenden skal anlægges samtidig med jernbanetunnelen under Østerrenden og udføres som en lavbro og forberedes i et økonomisk forsvarligt omfang for senere tilføjelse af vejbaner omfattende 2 x 2 spor plus løsspor.

Det står altså både i den politiske aftale og i bemærkningerne til den anlægslov, som beskriver indholdet af Storebæltsforliget eller Storebæltsaftalen, og som er vedtaget.

I forbindelse med etapeopdelingen af Storebæltsforbindelsen havde vi selvfølgelig gerne set en klarere opdeling end den, der her er kommet til udtryk, og som nu skal iværksættes i forbindelse med vestbroen, men vi må også indrømme, at både arbejdsgangen og de økonomiske aspekter og risici omkring udviklingen, som er forelagt i denne forbindelse, har betydet, at den nuværende løsning ser ud til at være den rimeligste overhovedet.

I de forhandlinger, vi har haft med ministeren, har monteringen af vejdelene ved hjælp af montagekranen og de risici, der i denne forbindelse ville være ved afviklingen af togtrafikken, været drøftet. Det samme spørgsmål har ministeren jo også besvaret – delvis i hvert fald – i brevet af 12. oktober 1989 til Trafikudvalget, og her er angivet risiciene ved at have en stor montagekran sejrende med elementer på op til 6 t samtidig med, at togdriften er i gang meget tæt på.

Uanset på hvilket tidspunkt af arbejdsprocessen en sådan montering skulle foretages, er togdriften det første, der kommer i gang, og

[Søgaard]

dermed er risiciene jo lige store, enten det måtte være i starten eller i slutningen af byggeprocessen.

Jeg kan tilføje, at montageoperationen skal anbringe 62 elementer af den størrelsesorden, jeg her har nævnt, omkring 6 t, og at man påregner, at hver operation vil vare op til 6 timer, naturligvis afhængigt af vind og vejr, og strække sig over samlet 24–30 måneder.

Vi har også været inde på eventuelt at oprettholde et ekstra fæргеberedskab, som kunne overføre togene i denne periode, men de praktiske og økonomiske konsekvenser heraf har efter vor opfattelse ikke kunnet fremme denne fremgangsmåde.

Derfor er den valgte fremgangsmåde nok den mest praktiske, mest rationelle og bedste. Så vidt jeg ved, er der heller ikke nogen tilbud fra entreprenørside om en anden arbejdsgang end den skitserede, hvor vejdragerne altså indgår som en del af den samlede montage på vestbroen. Derfor har vi altså ment, at denne udvikling, denne planlægning, var den bedste.

Angående regeringens oplæg om DSB's økonomi i forbindelse med finansloven for 1990 og for efterfølgende år har vi over for ministeren understreget, at DSB's forspring jo skal være på mindst 3 år, førend vejdelene kommer i gang rent kørselsmæssigt, som det er fastlagt i aftalen, men også, at vi synes, finanslovsforslaget er ude af trit med den målsætning for den kollektive trafik og dens miljømæssige forbedringer for samfundet, som videreudviklingen af Storebæltsforbindelsen og DSB jo skulle være udtryk for.

Der er bl.a. også vedtaget en dagsorden her i indeværende år, den 30. marts, som både vi og regeringspartierne stemte for sammen med CD og Kristeligt Folkeparti. Det hedder heri bl.a. – Folketingets forhandlinger 1988-89, sp. 8271:

»Folketinget bekræfter aftalen om den faste forbindelse over Storebælt, dens betydning for den kollektive trafik og hermed også aftalen om, at DSB's aktivitet i årene op til ibrugtagningen af jernbanedelen over Storebælt i 1993 styrkes, således at DSB i 1993 vil være i stand til at udnytte det forspring på de få år, der er mellem jernbanedelen og vejdelene.«

Denne dagsorden ville vi gerne have haft bekræftet nu med et finanslovsforslag for 1990 fra regeringen, som var venligere stemt over for DSB og DSB's økonomiske udvikling i de kommende år end det, vi har set indtil nu.

Vi har ingen indvendinger imod, at DSB skal rationalisere, naturligvis skal de det. Det, de selv kan foretage på dette område, mener vi er rimeligt, og DSB skal heller ikke fremskaffe flere togsæt og ellokomotiver, end man mener at have behov for. Man skal også have lov til at sælge ud af dem af sine ejendomme og arealer, som man ikke har behov for, men vi mener også, at nettoprovenuet bør komme DSB til gode og ikke puttes andre steder hen i statskassen.

Men vi afviser det salg, man foreslår af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« samt salget eller nedlæggelsen af Bøjden–Fynshavn-ruten. Salget vil i hvert fald ikke sikre fortsat gode forbindelser for befolkningen og erhvervslivet.

Vi kan heller ikke acceptere, at elektrificeringen stopper i Odense som foreslået, uden at man angiver nogen løsning for den kommende årrække. Vi vil meget gerne, hvis regeringen har et bud herpå, optage forhandling med regeringen herom i forbindelse med finansloven. Det ville også være forkert af os, hvis vi i dag sendte det signal til de vesttyske myndigheder og Forbundsbanerne, som vi jo gerne ser øger kapaciteten mellem Hamburg og Flensborg, således at vi fuldt ud kan udnytte vore trafikinvesteringer herhjemme og samtidig skabe vor andel af et moderne vesteuropæisk jernbanesystem.

Vi skal jo også videre med udviklingen mod Esbjerg, Århus, Ålborg, som er beskrevet i DSB's Plan 2000, og derfor må vi have en rimelig aftale for de kommende års investeringer, hvori også S-togsudviklingen i København og Øresundsforbindelsen indgår. Og det må betyde en finanslov for det kommende år og følgende år, som ser anderledes ud end det, regeringen på nuværende tidspunkt har lagt op til.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var jo spændende at se, hvem det var, der vandt i Socialdemokratiet i spørgsmålet om snyd og ikke snyd – om det var fru Dorte Bennedsen, hr. Svend Auken eller hr. Søgaard. Det har vi nu hørt.

Man har bøjet sig hele vejen igennem på trods af den information, der blev givet, først til forligspartierne den 22. februar, hvor der udtrykkeligt står: »S-broen udføres i 2 etaper med 3 års mellemrum.« De to etaper kan ikke udelukkende indskrænke sig til asfaltering. Det ville man jo også have ventet med på komposit-

[Margrete Auken]

broen. Det er altså åbenlyst og klinkende klart svindel.

Den oplysning fik dengang Socialdemokratiet til at gå ud og sige, at denne løsning var etapevenlig. Jeg er overbevist om, at man mente det. Jeg tror ikke, at Socialdemokratiet løj på det tidspunkt. Så det er ikke et spørgsmål om ikke at have været troværdig – det problem overlader vi til den anden side – det er et spørgsmål om at være ussel.

Men jeg vil godt spørge hr. Søgaard, om det virkelig er rigtigt, at Socialdemokratiet finder sig i, at man så dramatisk ændrer. Der står jo ikke – udtrykkeligt ikke – i loven, at det skal bygges samtidig. Der står udtrykkeligt, at det skal forberedes i et økonomisk forsvarligt omfang. Men så har man på forhånd bundet sig i udbudsmaterialet; det har vi faktisk først fået at vide i går; det er der ingen der har vidst før, heller ikke i Socialdemokratiet. Man har bundet sig allerede i udbudsmaterialet, således at entreprenøren ikke har haft mulighed for at fremlægge andre løsninger og selvfølgelig heller ikke har været interesseret i det, da man jo skal gøre sig tilpas over for de stærkeste. Og i denne debat ser vi jo klart, hvem de stærkeste er.

Så vil jeg endelig spørge hr. Søgaard, hvorfor han tror, at man kommer igennem med noget på DSB, hvor man faktisk ingen løfter har i øjeblikket. Der har man endnu tyndere fromme ønsker. Hvorfor tror man, at man kommer igennem med noget som helst på DSB, når man har fundet sig i at blive så grueligt fuppet på konstruktionen af vestbroen?

Ikast (KF):

Det er jo en mærkelig debat, denne her. Vi har for længe siden vedtaget vel en af de største trafikbeslutninger i dette land. Vi i Det Konservative Folkeparti er stolte af den løsning, der er lavet: at vi får bundet Danmark sammen.

Jeg vil sige til fru Margrete Auken – og jeg vil i første omgang springe det over, jeg har skrevet – at jeg synes, det er for hårdt, når hun her begynder at tale om svindel. Det ville klæde fru Margrete Auken, hvis hun havde konsulteret en af sine kolleger i SF's folketingsgruppe, hr. Tommy Dinesen, som i mange år har talt om sikkerhed til søs, og fået ham til at forklare, hvad det vil sige at operere med en drager, der vejer 480.000 t, i søgang og have togene kørende 1,5 m derfra. Hvis hun tror, disse operatio-

ner kan gennemføres på ingen tid, og uden at sikkerheden nedsættes, så er det fuldstændig tåbeligt. Det var det indtryk, man fik af fru Margrete Aukens tale i går: togene kunne jo bare sætte farten ned, mens man har disse enorme vægte i søgang.

Det ændrer intet i, at der er en leddeling af denne forbindelse, idet det, vi taler om her, er vestbroen. Østbroen er afgørende. Vi har ingen som helst brug for, at der står en halv vestbro, hvis østbroen ikke er færdig. Og østbroen kan under ingen omstændigheder være færdig før 1996.

Der er her taget sikkerhedshensyn. Der er ikke ét eneste sikkerhedsudvalg, der vil godkende at arbejde under de bestemmelser, som fru Margrete Auken her fremtryller som noget let og noget, man bare kan gøre.

Der er hundreder af millioner af kroner at spare og menneskeliv i meget stort omfang, og jeg er frygtelig ked af, at fru Margrete Auken tilsidesætter sikkerheden. Det er et typisk bevis på, at hun aldrig har været på en byggeplads af den størrelse.

Endvidere skal vi her slå fast, at der er lavet en økonomisk beregning. Der er lavet mange. Vi startede i årene 1984–1985 med de første prognoser, og fru Margrete Auken har jo altid været imod, lige meget hvad der er kommet af tal, så det forundrer mig ikke spor, at dem, der kommer frem i dag, er hun lige så utilfreds med.

Hun spreder misnøje i befolkningen, hun spreder falske rygter. Det er det, hun hele tiden kører med. Ét er, at hun er bevidst modstander af denne forbindelse, det kan jeg leve med, men hun må i hvert fald en gang imellem anerkende fakta.

Fakta er, at trafikken på landevejene er steget igennem de seneste år, mere, end vi havde beregnet. Vi skulle vel i dag skrive 1994, overgangen til 1995, hvis vi ser på prognosetallene fra 1985. Vi er nu dér, hvor vi skulle have været til den tid. Der har altså været stigende trafik på vejene.

Jeg skal sige til fru Margrete Auken, som jeg har sagt det før: Det Konservative Folkeparti opererer ikke med, at denne bro skal være betalt på 13 eller 14 år. Vi vil være vældig glade, hvis vi har gjort det på 17 eller 18 år, og det har vi hele tiden sagt. Om der så skal gå 20 år, fru Margrete Auken, er det alligevel en særdeles god investering. Det er for bildelen, og vi har

[Ikast]

aldrig kværueret over, at jernbanedelen skal have 30 års afskrivning. Det synes vi er naturligt. Så jeg synes, at fru Margrete Auken skulle kunne forstå, at vi ikke er interesserede i det tidspres med, at den skal betales på 10 år. Hvis så stort et projekt kan betales af brugerne i løbet af under 20 år, er jeg stolt.

Det, fru Margrete Auken taler om, er trafikspringet, som hun ikke er tilfreds med, fordi det giver det løft, som gør, at den kan betales på 13 år. Jamen vi skal slet ikke have alle disse store ambitioner. Jeg har ingen problemer med økonomien inden for de regnskaber, vi har sat op; de kan holde, og broen vil antagelig blive betalt betydelig før; Det Konservative Folkeparti har sagt det tidligere.

Derfor er det mig ganske uforståeligt, at vi skal blive ved med disse diskussioner, som ikke fører til noget, for fru Margrete Auken og hendes parti har aldrig nogen sinde villet deltage reelt i disse forhandlinger. De vil stå ude i kulissen og råbe op. Sammen med et antal brevskrivere rundt i dette land forsøger de at sprænge forliget. Sig det da helt ærligt i stedet for alle disse fine omsvøb!

Så begynder fru Margrete Auken her at forklare os om løstrailertrafik. Det var alligevel en af de rigtig gode nye, der er kommet. Det var også fremme i går, og da tænkte jeg: Nej, jeg må nok have hørt forkert; jeg må høre godt efter i dag, når fru Margrete Auken docerer for os igen.

Hvad er løstrailertrafik? Der er to former for løstrailertrafik – for nu vil jeg også have lov til at docere. Løstrailertrafik er, at man kører en løs trailer ind på et skib med truck, sætter den, og trucken kører ud igen. Den opstår, fordi der er færgedrift, og den opstår ikke, hvis der er broer, for så kan den ikke lade sig gøre. Hvorfor er den meget aktiv og stærkt stigende i disse år? Det skyldes køre- og hviletidsbestemmelserne inden for EF, som jeg ved at SF sætter meget stor pris på bliver overholdt. Det har trafikpolitiske ordførere for SF præciseret mange gange på arbejdskongresserne; dér må der ikke slækkes, og det er jeg for så vidt enig med hr. Tommy Dinesen i.

Disse køre- og hviletidsbestemmelser er gældende, fru Margrete Auken, og derfor sparer man køre- og hviletid ved at køre traileren om bord, så længe færgerne er der. Men i det øjeblik man nedsætter transporttiden til 15 minut-

ter eller 18 minutter – det skal jeg ikke begynde at diskutere igen i dag – er der ikke basis for denne trafik mere.

Hvis vi taler om kombitrafik, hvor vi tager løstrailereren og sætter den op på et tog og kører, giver jeg fru Margrete Auken ret. På de lange afstande ude i Europa bliver det fremtiden. Med de forhold, vi har i Østrig og vi får i Tyskland og andre lande, er det fremtidens løsning, og det skal vi slet ikke diskutere. Det vil også være med til at give mange penge til Storebælt.

Men uanset det skal fru Margrete Auken ikke stå her og sige, at løstrailertrafikken er stigende og dermed vil ødelægge hele økonomien omkring Storebæltsforbindelsen, for det er der ikke belæg for.

Når fru Margrete Auken begynder at filosofere over, om vi med det samme skal gennemføre elektrificeringen til Padborg, for så kommer tyskerne, hvilket belæg har fru Margrete Auken så for at sige det? Jeg har i masser af møder forhandlet med de tyske politikere lige på den anden side af grænsen, hvor jeg bor, om elektrificeringen, som afgjort er et sønderjysk anliggende og et sydslesvigsk anliggende. Vi har masser af gange i vore kontaktmøder dernede haft det oppe med Landdagen.

Landdagen i Kiel går ind for elektrificeringen fra Hamburg til Flensborg, men kan ikke få det igennem i Bonn. Der er kun den mulighed, at den danske trafikminister og den vesttyske trafikminister taler om det sammen, og hvis vi elektrificerer til Padborg og så lader det stå, vil tyskerne sige: Ja, det er jo meget godt, for så er det ført ned til os, og så behøver vi ikke at bygge det.

Vi skal være enige om det ligesom i sin tid med motorvejssystemet i Jylland. Vejene kom oven i købet til at ramme samme sted, og det synes jeg også vi skulle tage og gøre, når vi taler om hele forbindelsen med elektrificering.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Ikast sagde, at man var nødt til at gå ind for denne fremgangsmåde, nu brodragerne vejede, var det 480.000 t?

Det er næsten ½ mio. t – nok det, som broen kommer til at veje i det hele. Så store er dragerne ikke. Men ca. 6.000 t skal nok være rigtigt, og de er selvfølgelig store. Jeg kan godt se, at det er et ret stort skib, der skal transportere disse dra-

[Tommy Dinesen]

gere på 6.000 t. Det er jo ikke noget, der må stå og slingre. Det er heller ikke noget, man lige skal tage op. Det er noget, man gør meget forsigtigt. Men jeg vil vove den påstand, at det at sørge for, at de ikke kommer til at skade togdelene, er noget, alle godt kan gøre i dette land, hvis endelig det var det. Så den vil jeg ikke rigtig hoppe på, hr. Ikast.

Men selvfølgelig skal sikkerheden tilgodeses, det kan vi altid stå sammen om. Jeg håber også, at De Konservative er enige med mig i det, næste gang det skal diskuteres.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige noget til ministeren og også til hr. Ikast, for ministeren var meget højt oppe med, at nu skal vi stå sammen, og hvorfor er SF så negativ osv.? Jeg ved ikke, om jeg er negativ, men jeg mener, at jeg har lov til at være kritisk. Det er vel derfor, man er valgt til Folketinget. Det er vel ikke, fordi man skal gå og klappe De Konservative på skuldrene og sige: Gud, hvor er det godt, det, I har lavet! – hvis man mener noget andet.

Jeg vil også godt sige til Socialdemokraterne – jeg prøvede på at få det igennem i TV 2 i lørdags, hvor fru Dorte Bennedsen stillede sig op for Gud ved hvilken gang og sagde, at SF ikke havde været til at få i tale, dengang der var tid – jeg har sagt det tredive gange, nu siger jeg det så for 31. gang, og så håber jeg, at det siver ind: SF sagde i forvejen, inden der var lavet nogen aftale, at vi ville være med til at lave en boret tog-tunnel under Storebælt, under hele Storebælt, og da fru Ebba Strange og jeg blev kaldt op til hr. Svend Auken og hr. J. K. Hansen, havde man lavet en aftale. Der var ikke nogen, der havde rettet henvendelse til os. Så lad være med at gå og give os skylden for det her!

Noget andet er, at De Radikale, som var en del af flertallet, ikke havde afklaret deres ting. Men vi var klar, og vi mener, at den holdning, vi har, nemlig en boret tog-tunnel, er den eneste rigtige.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Hvis man ønsker ordet for længere tid end en kort bemærkning, har man ret til at bede om ordet senere i talerrækken.

Svend Heiselberg (V):

Man må nok sige, at det er ved at være sidste chance for SF for at prøve at få stoppet vejforbindelsen, og det er klart, at det er det, der bli-

ver gjort et ihærdigt forsøg på. Men lad mig sige: Det er for sent, bilen er kørt, og bilerne kommer til at køre som planlagt 3 år efter DSB, så jeg synes egentlig, at den forespørgselsdebat, som SF her har rejst, er meningsløs.

Vi ved jo godt, hvad der er meningen med hele forespørgslen, nemlig et ønske om at få umuliggjort og ødelagt den aftale, der foreligger mellem forligspartierne. Men jeg tror helt klart, jeg kan sige, at det ikke vil lykkes for SF, og det har også skinnet igennem i de ordførertaler, der er holdt her i dag, at man selvfølgelig vedstår den aftale.

Der er tre spørgsmål, der er draget frem i den forespørgsel, som SF har rejst. De er allerede besvaret, så en gentagelse er jo egentlig unødvendig. Men man kunne jo også have henvist til de mange brevvekslinger, der har været mellem ministeriet og Trafikudvalget. Så kunne man have sparet sig denne forespørgselsdebat, idet det jo her netop klart har været fremme, at man skulle lægge de dragere på nu.

Nu er der kommet forskellige bud på, hvad de vejer. Jeg tror, hr. Søgaard sagde 6.000 tons, og jeg tror, hr. Ikast sagde 480.000 tons, men hvis jeg husker rigtigt, så er det ca. 5.800 tons, de vejer. Det er i alt fald store vægtstørrelser, vi taler om, og jeg har også forstået udtalelserne sådan.

At man klart har præciseret det, fremgår i det mindste af et svar, vi har fået fra trafikministeren, hvor det bliver påpeget, at det ikke er ministeren bekendt, at man tidligere på en strækning af 6,6 km har monteret en vejbro i åbent farvand i en afstand af ca. 1 meter fra en jernbane i drift med såvel person- som godstog, der passerer ca. hvert 10. minut med en fart på op til 140 km/t.

Det bør vel også præciseres, at entreprenørerne bærer risikoen for brodragernes montage, men kontrakten forudsætter, at jernbanen ikke er i drift, medens vejdragerne monteres. Det er klart af sikkerhedsmæssige hensyn, men det er også ud fra den betragtning, at man ville komme til at stoppe trafikken i længere tid, hvis en sådan montage skulle foregå efter, at jernbanen var færdig.

Derfor synes jeg, at det er helt uforståeligt, at man rejser en debat her netop om det spørgsmål, som er så afklaret, som det er. Og derfor skal vi egentlig heller ikke kaste os ud i nogen længere debat om det ud over at sige, at vi selv-

[Svend Højslev]

følgelig ikke kan gå ind for den tankegang, der er i SF, netop fordi vi ved, at forudsætningerne bygger på, at man gerne vil stoppe den vejforbindelse.

Men jeg vil gerne spørge ministeren, om man har konstateret en forsinkelse af maskinerne, der kan være forsinkende for hele projektet. Det ville være rart at vide i dag, om der er en forsinkelse af de maskiner, som skal bruges til projektet. Det vil ministeren sikkert kunne svare på.

Fra Venstres side synes vi, at der er god grund til at takke for det arbejde, der er i gang. Der har været en del diskussion her i sommer, som man godt kunne have undværet. Man kan godt spørge, hvorfor en sådan situation kan opstå.

Det ville vel egentlig være urimeligt, at man brugte Folketingets tid på at diskutere en eventuel erstatningspligt – jeg nævner det blot, fordi det er fremdraget her i forespørgslen – for noget, hvor vi overhovedet ikke ved, om det bliver rejst, eller om vi bliver dømt. Så det må vi også klart afvise.

Ernst B. Schmidt (FP):

Det kan se lidt voldsomt ud, når jeg tager så mange papirer med op på talerstolen.

Den sag, der bliver drøftet i dag, har været omtalt igennem tiderne og diskuteret, jeg havde nær sagt til kedsommelighed. Nu skal man pludselig til at diskutere den én gang til.

Fremskridtspartiet, kan jeg godt bekendtgøre endnu en gang, har hverken lod eller del i det projekt. Ikke sådan at forstå, at Fremskridtspartiet er imod at bygge en bro; det skulle bare være på et helt andet grundlag, og det skulle være på privat basis i den økonomiske situation, staten befinder sig i. Det er altså ikke lykkes.

Fremskridtspartiet vil i hvert fald ikke være med til at fremme en konkurrenceforvriddning mellem de forskellige transportformer. Det er vi meget imod, og det er vores grundlag, når vi i det hele taget kigger på det projekt. Der må ikke ske en forvriddning. Og ud fra det vil vi hele tiden lægge vores stemme.

Larsen-Ledet (RV):

Det Radikale Venstres oprindelige holdning til det spørgsmål, der drøftes her i dag, om en Storebæltsforbindelse i det hele taget, er jo nok

almindeligt kendt: Vi var ikke særlig begejstrede for, at der skulle laves en sådan forbindelse på nuværende tidspunkt. Og skulle der endelig laves en forbindelse, så skulle det være en togforbindelse, og så skulle vi vente, indtil vi havde råd til det. Det kan vi bare sådan for en ordens skyld slå fast, det var vores udgangspunkt.

Det endte desværre med en flertalsbeslutning i 1987 om både en vej- og en jernbaneforbindelse. Og det må vi så fra radikal side tage til efterretning som en af livets realiteter, sådan er det nu engang, det er besluttet her, og det er en kendsgerning.

Og vi er selvfølgelig, når galt skal være, tilfredse med, at trafikministeren fastholder tilfældet om, at jernbanedelen bliver færdig tre år før vejdelene. Det, der nu interesserer os, er, hvad jernbanedelen bliver brugt til. Vi håber, det bliver til en kraftig modernisering af den kollektive trafik, så at DSB kan udnytte det forspring, man får i den aftalte 3-års-periode.

Det er mit partis hensigt at medvirke til en miljørigtig trafikudvikling under henvisning til regeringens trafikhandlingsplan og til dagsordenen af 30. marts 1989.

Vi oplever i øjeblikket en meget stærk blæst og meget kraftig diskussion om, hvornår man skal etablere vejdelene, og hvornår det er rigtigt at gøre det. Skal det være sammen med banelinjen, eller skal det være bagefter? Vi har ikke så megen teknisk indsigt i disse ting, og vi har i modsætning til Socialdemokratiet heller ingen repræsentanter i bestyrelsen. Men vi går i hvert fald ud fra, at Socialdemokratiet har haft nær kontakt med de folk, man har i bestyrelsen, så det, der nu er en kendsgerning, ikke burde være en særlig stor overraskelse for Socialdemokratiet.

Vi er som sagt ikke med i forliget med de såkaldte Storebæltspartier, men vi er selvfølgelig alligevel interesserede i, at der ikke pludselig sker urimelige fordyrelser af Storebæltsforbindelsen, og at der ikke sker ændringer, der forringer det fremtidsprogram, der er planlagt for DSB.

Vi vil fra radikal side fremover beskæftige os med projektet i dets helhed samt de økonomiske og trafikale konsekvenser af projektet, så selv om vi på et vist tidspunkt ikke var med i det her, er vi stadig væk som et politisk parti og som borgere i Danmark interesserede i, at det, der kommer til at ske på det her område, kommer til at ske på så god en måde som muligt.

[Larsen-Ledet]

Må jeg sige til fru Margrete Auken, at hun tager fuldstændig fejl, når hun placerer Det Radikale Venstre på bagsædet af en regeringsbil. Det er helt forkert. Vi er derimod en del af et lokomotiv, som trækker den kollektive trafik stærkere ind i den danske hverdag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan forstå, at hr. Larsen-Ledet nu ikke alene har opgivet ævred med hensyn til bare at få loven overholdt og aftalen overholdt. Jeg mener, at alt, hvad der er sagt her i dag, klinkende klart viser, at loven ikke er overholdt. Det er så én ting. Det er åbenbart kun socialdemokrater, der skal ærtes til den side, og de finder sig så i det, når det går galt til den anden side. Men det er også på DSB-siden. Hvis hr. Larsen-Ledet havde hørt efter, hvad der er blevet sagt fra regeringspartierne indtil nu, ville han vide, at der ingenting er at holde sig fast i – ingenting.

Vi har ikke med denne her dagsorden ønsket – for det vidste vi at vi ikke kunne – at sprænge forliget. Alt, hvad vi har foreslået, var inden for forlig og lov. Det, vi har bedt om, var, at man ville være sig selv så meget bekendt, at man turde diskutere det åbent. Altså: Debatten har jo i alle de her år handlet om, at det ikke måtte komme frem. Det måtte ikke diskuteres. Det måtte ikke. Det hørte hjemme bag de lukkede døre. Det er ikke så mærkeligt, at der breder sig politikerlede, når så mange politikere opfører sig ledt.

Men ikke bare det: Man vil heller ikke have undersøgelser. Det er en særlig fornærmelse mod det dér projekt at ville sætte nogen til at undersøge det, samtidig med at man har en statsgaranti, som gør, at der ikke kommer en almindelig markedsundersøgelse af den økonomi. Jeg forstår ikke, hvorfor det bliver betragtet som frygtelig uartig fra SF's side, at vi beder om at få de her sager frem.

Og jeg må indrømme, at jeg havde håbet, at der i hvert fald i hr. Larsen-Ledets tale var – hvad skal vi sige? – så mange kroge, at vi i hvert fald for DSB's vedkommende havde noget at hænge det op på. Men jeg kan forstå på hr. Larsen-Ledet, at han også på det punkt nu er sunket helt tilbage i de fromme ønsker. Det får man ikke et moderne jernbanesystem af.

Arne Melchior (CD):

Voltaire har ikke sagt, men bliver ofte citeret for at skulle have sagt: »Din mening er mig en vederstyggelighed, men jeg vil indtil min død kæmpe for din ret til at have den.« Det er faktisk en, der har skrevet en biografi over Voltaire, der har sagt, at han levede op til denne høje standard.

Jeg citerer denne sætning som indledning til CD's lille indlæg her i dag for at karakterisere forespørgslen fra SF og også karakterisere fru Margrete Aukens indlæg. Jeg kan godt forstå, at hun er ked af og irriteret over at være mere og mere isoleret, og jeg synes, hun er godt i gang med at tale sig selv og sin sag i sæk. Men hun har al ret til at gøre det.

Det er relevant, at ethvert medlem af dette Ting eller ethvert parti ønsker en debat om disse ting. Man kan så sige: Er det ikke lidt tit? Vi har jo en dagsorden, som hr. Søgaard citerede, fra den 30. marts i år, som seks partier stemte for, og vi kunne altså sagtens have været foruden denne debat. Men det er altså helt rimeligt, at man har ret til at kræve den debat og føre den, og til min død vil jeg kæmpe også for fru Margrete Aukens ret til at gøre noget sådant.

Jeg synes, det er vigtigt at få dette sagt af følgende årsag: Det har af formanden for A/S Storebæltsforbindelsen gentagne gange været nævnt, at han undrede sig over, at det politiske etablissement blander sig så meget i denne forbindelse. Og minsandten om ikke vores egen statsminister også lejlighedsvis har sagt: Helle for mig, det blander vi os ikke i, det har vi selskabet til. Det har en bestyrelse, det har en direktion. Det må de om. Og så er det klart, at en debat som denne her for dem må være en pestilens.

Men jeg vil gerne citere fra bemærkningerne til lovforslag nr. L 177, fremsat den 21. januar 1987 og vedtaget i maj måned samme år, uden at der blev ændret et komma i lovteksten. Det ville være glædeligt, og det er vel også sandsynligt, at man i A/S Storebæltsforbindelsen og i regeringen gennemlæser debatten her i dag og får en lille reminder om, hvad der faktisk står i bemærkningerne om, hvem der skal blande sig, og hvem der skal lade være:

»Det har ikke ved valg af anden organisationsform end den i 1973-loven forudsatte været hensigten at begrænse statens indseende med virksomheden eller begrænse statens an-

[Arne Melchior]

svar for dette meget store anlægsarbejde.« (Folketingstidende 1986-87, 1. samling, Tillæg A sp. 3446).

Her står sort på hvidt, at statens indseende med og ansvar for dette anlægsarbejde er helt det samme, som hvis det drejede sig om en motorvej, Farøbroerne, en banegård eller hvad som helst andet af større offentlige byggerier.

Derfor har regeringen ikke bare lov til, men også pligt til at blande sig, have indseende og ansvar, uanset at byggeriet er formeret gennem et aktieselskab. Desuden er staten jo enejer, så det giver yderligere en adgang til det. Men da der står »staten«, gælder det selvfølgelig da også Folketinget og dets partier. Vi har al anledning og al ret til at kræve oplysning, til at have indseende. Det må man altså finde sig i i Vester Søgade. Det giver denne debat mig anledning til at prøve at slå fast med syvtommersøm.

Jeg har ikke meget at tilføje. Som sagt er debatten absolut tilladelig, men den er ikke særlig gavnlig. Og vi ved jo, at fru Margrete Auken og hendes parti ikke ønsker velsignelsen over denne faste forbindelse, som der altså er et stort flertal i Tinget der anser for en stor nødvendighed.

Fru Margrete Auken sagde, at vi ville få et Europa, der hænger sammen jernbanemæssigt, og så ville Danmark, hvis jeg noterede rigtigt, være sådan en slags motorvejsvedhæng til dette europæiske kontinent. Jeg har ikke tallene for i fjor, men for en 3-4 år siden var det sådan, at af al godstransport i Danmark blev 9 pct. ført frem pr. jernbane. Da jeg første gang hørte dette tal – det har været i 1983 – blev jeg chokeret og troede, at det var en fejltagelse. Det var det ikke. Så sagde jeg til mig selv: Det må jo være, fordi Danmark er så lille i areal, at dør til dør-transporten har så store fordele på de korte strækninger, og at det går jernbanen skidt, hvad jeg ikke ønsker at det skal.

Så undersøgte jeg det i Sverige. Der var det kun 8 pct. Nu er der i Sverige megen småskibsfart, så dér foregår meget af godstransporten pr. skib. Så undersøgte jeg Vesttyskland. Der var det 6 pct. Uanset om det i dag skulle være steget til 7 pct. – hvad jeg ikke skulle have spor imod, men så jo i øvrigt af voksende mængder – så er der ikke noget belæg for at sige, at Vesttyskland, som jo er en væsentlig del af det europæiske kontinent, at hele Europa har denne fantastiske succes med jernbanen, hvorimod

Danmark, som SF plejer at sige, beplastes med asfalt og altså med motorveje.

Der er ikke tale om et enten-eller. Der er tale om et både-og. CD kan endda efter nogle år med medvirkende skiftende CD-trafikministre sige helt klart, at vi har bidraget til at fremme ikke mindst IC3-togenes udvikling for at give jernbanen, som har mange fordele, en god chance. Men jeg er enig med, jeg tror, det var hr. Ikast eller hr. Svend Heiselberg, der sagde: Vi vil ikke være med til at forvride konkurrenceforholdene. Der er ikke tale om et enten-eller. Der er tale om et både-og.

Der skal være tale om valgfrihed, således at man alt efter tidspunkt, hastværk, art af gods, mængde af gods eller personer osv. skal kunne vælge frit mellem forskellige transportformer. Derfor skal vi have et veludviklet vejnet. Og derfor skal vi have et veludviklet jernbanenet.

Og dette med Danmark som et vedhæng, der ikke hænger sammen med jernbaneforbindelserne, vil ikke blive med CD's gode vilje. Jeg kan benytte lejligheden til at sige, at dersom de vesttyske baner fremmer elektrificeringen frem til Padborg, vil vi til enhver tid kæmpe for og stemme for, at elektrificeringen, som udmærket indtil videre kan stoppe i Odense, netop fordi vi får IC3-togene, bliver ført frem til Padborg netop for at få sammenhæng i det danske, det nordiske og det kontinentale jernbanenet.

Jeg skal sluttelig sige et enkelt ord til hr. Erik Schmidt fra Fremskridtspartiet, som var glad for at kunne sige, at han og hans parti hverken har lod eller del i dette her projekt. Det bliver jo synd for ham, den dag hele Danmark vil glæde sig over – og gid vi alle må få lov til at opleve det – at have fået denne forbindelse.

Men jeg lagde især mærke til, at hr. Erik Schmidt sagde, at debatten kedede ham: Vi diskuterer det her til kedsomhed – hvorefter han til kedsomhed på ny diskede op med, at han ville have den privatfinansieret – trods det, at der aldrig er nogen privat investor, der har henvendt sig med forslag, ønske, tilbud bare om en undersøgelse af en sådan opførelsesform.

Hvis der er nogen, der er lidt kedelig i aftrækket, må det nok ramme Fremskridtspartiet og hr. Erik Schmidt selv, men han gjorde sin tale så kort, at han ikke skal høre meget ondt for dette.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først vil gerne takke hr. Arne Melchior for, at han dog kom ind på sagen i stedet for at bruge tid på at være fornærmet på mig og udelukkende bruge tid på det.

Jeg sagde i går i debatten, at CD jo var karakteriseret ved at ville ønske det hele, og jeg skal bestemt medgive hr. Arne Melchior, at der ikke har lydt onde ord om en jernbaneudvikling. Men jeg går ud fra, at hr. Arne Melchior er klar over, at det, der i øjeblikket sker, er, at jernbanerne taber markedsandele. Det gør de min-sandten også i Vesttyskland, det gør de også i Sverige, det gør de over hele Europa. Det har noget at gøre med jernbanernes organisering, og det har noget at gøre med, at de syv store containerselskaber fuldstændigt sidder på det marked og kan styre udviklingen, kan hive subsidierne hjem til deres egen økonomiske fordel, kan bestemme alt, fordi jernbaneselskaberne endnu ikke er blevet til ordentlige moderne salgsselskaber.

Der er dog grund til at tro, at ikke mindst udviklingen i EF gennemtvinger – bl.a. på grund af trafiktheden og på grund af miljøet – at man skal i gang med et samarbejde, således at vi får et mere sammenhængende europæisk jernbanesystem. Der investeres faktisk i øjeblikket både i Vesttyskland og, som jeg sagde i min indledning, i Sverige, hvor jeg henviste til mødet i forgårs mellem Gyllenhammar og Barnevik og Ingvar Carlsson. Der investeres ganske voldsomt, fordi der altså er nogle, der har den lange sigt på i det her erhvervsliv.

Men det fortvivlende er jo, at hr. Arne Melchior, der, så vidt jeg kan høre, er den bedste herinde, den, der ved mest om det, ikke kan komme længere end til at sige, at hvis Deutsche Bundesbahn moderniserer op til grænsen, vil CD stemme for, at vi skal modernisere ned til grænsen. Jeg kan fortælle hr. Arne Melchior, at det gør Deutsche Bundesbahn ikke. Vi skal bruge endog særdeles gode argumenter for at overtale Deutsche Bundesbahn til at modernisere op til grænsen, og jeg forstår ikke, at hr. Arne Melchior ikke har så gode kontakter, at han er klar over det. Han burde faktisk have gode kontakter både med transportører og med erhvervsliv.

Når jeg går så energisk ind for den faste jernbaneforbindelse, som jeg har gjort det i mange

år, skyldes det faktisk, at jeg er meget optaget af at få Danmark med i den europæiske transportudvikling.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg er ked af, at jeg for anden gang må minde om, at en kort bemærkning er en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg skal efterkomme formandens ønske om korte bemærkninger og sige til hr. Arne Melchior, at jeg synes, det er endog meget kedeligt, at han ikke er klar over, at jeg hedder Ernst B. Schmidt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg giver hr. Ernst B. Schmidt min uforbeholdne undskyldning. Min forkalkning, som ellers for øjeblikket sidder i højre fod, må for et øjeblik have sneget sig ind i den ene hjernehalvdel. Jeg burde vide det, og jeg burde sige det korrekt, og jeg skal love at prøve at undgå gentagelser.

Også til fru Margrete Auken kan jeg gøre det kort. Ja, jernbanerne taber markedsandel trods det, at den vesttyske trafikminister – som jeg holdt meget af – gennem ret mange år stolt sagde ved alle lejligheder: Ich bin ein Eisenbahner. Han havde nemlig lært ved banerne selv og kæmpede for, at det skulle gå banerne bedre. Det ser jeg også gerne at det gør. Jeg mener ikke, at jeg på noget tidspunkt har medvirket til noget andet.

Jeg er ikke enig i, at vognmandsfirmaer, containerselskaber, rederier osv. ikke vil benytte jernbanerne, fordi de nu kører på skinner og hedder jernbaner. Jeg tror på, at de er så pragmatiske, så økonomisk orienterede, at de benytter jernbanerne dér, hvor det kan betale sig, og når det kan betale sig, når tilbudene, tempoet, frekvenserne er gode, benytter de selvfølgelig jernbanerne.

Jeg er da glad for på ny at kunne sige til fru Margrete Auken, hvis syn på trafikspørgsmål jeg meget langt absolut ikke deler, at jeg på CD's vegne kan tilslutte mig, at Danmark skal høre sammen med en gunstig udvikling for jernbanetrafikken i Europa, men aldrig ved

[Arne Melchior]

tvang, aldrig ved urimelig favorisering, men på en naturlig, markedsorienteret måde.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Arne Melchiors henvisning til den vesttyske trafikminister, der har prøvet med gode viljer og fromme ønsker at styrke jernbanerne, var jo et godt eksempel på, hvordan det går, når man ikke har andet end de gode viljer. Der skal en meget mere energisk indsats til, ellers går det sådan, som det er gået i Vesttyskland, og Vesttyskland har i hvert fald gjort det, at det har lagt anlæggene til det.

Det, jeg sagde om containerselskaberne, var ikke, at de ikke ville benytte jernbanerne, det vil de nemlig gerne, men de dikterer priserne. Jernbanerne har nemlig i hele Europa indgået aftaler med de syv store containerselskaber om, at det er dem, der sørger for, at transportkøbet går den vej, og de har fuldstændig styr på prisbetingelserne.

Hvis hr. Arne Melchior talte med Mærskss containerselskab, ville han få det at vide, for det har nemlig en anden politik og et andet koncept end det her og har stor interesse i at bryde det, som de europæiske containerselskaber i øjeblikket gør, hvor de er i stand til fuldstændig at diktere jernbanerne de økonomiske betingelser.

Her har vi én af de tungtvejende grunde til, at det går så dårligt for jernbanerne, og her har vi ét af de alarmerende punkter også i denne her debat om, hvor lidt det interesserer. Jeg ved, det interesserer hr. Arne Melchior, men jeg tror ikke, det interesserer hr. Ikast, og det interesserer ikke trafikministeren, og det interesserer ikke Socialdemokraterne. De tror, at gode viljer giver os et godt jernbanesystem.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det er jo ikke bare i dag, vi diskuterer storebæltsforbindelser. Det er meget sjovt at sidde og følge de gamle udsendelser i tv og se, hvordan man igennem tiderne har diskuteret denne forbindelse, og så blev en del partier i Folketinget altså enige om, at nu skulle det være, og Kristeligt Folkeparti var med til det. Der gik mange forhandlinger forud. Vi skulle bl.a. sikre de midt- og nordjyske veje og forbindelser.

Men nu er den der, og vi er nogle, der har været ude at se på det, og man er i fuld gang. Det er

umuligt at ændre noget ved det. Man kan godt have ønske om det, og man kan have modvilje imod det, men det er i gang. Kristeligt Folkeparti ønskede også dengang, at vi ikke bare skulle have en togforbindelse, men også skulle have en mulighed for at komme over i bil, som man selv skulle have lov til at køre, og det står fast. Og vi har hele tiden fulgt med i udviklingen, og hvad der er sket dér. Man kan selvfølgelig stadig væk have modvilje imod forbindelsen og ønske den ændret, men det er fuldstændig urealistisk at tro, at det sker.

Når man har været i Folketinget en del år, kan man også huske debatten om Farø, om Vejle Fjord, om alt, hvad der er sket, om modvilje. Så er broen der, og den er en kendsgerning, en realitet, og folk bruger den og synes, at det såmænd er meget godt. Men selvfølgelig har man ret til at rejse en debat, det er klart.

Der er også spurgt om DSB i den sammenhæng, og jeg tror, at det af alle ordførere for forligspartierne i dag er sagt meget klart, at vi står fast på, at der skal være dette forspring for DSB, og jeg tror, hr. Ikast også meget klart sagde det. Der kan måske endda komme til at gå længere tid end de tre år. Fra vores side er det helt klart – og det er det for alle forligspartierne – at dette forspring skal DSB have.

For at vende tilbage til den forrige debat om DSB, vi havde først på året, så er det Kristeligt Folkepartis klare opfattelse, der også kom til udtryk dengang, at vi ønsker at styrke DSB, ikke mindst fordi vi mener, at man har en forpligtelse over for de tyndtbefolkede områder. Derfor vil vi også i den finanslov, der skal debatteres nu, se på, hvordan man gør det, og Kristeligt Folkeparti har ikke sagt ja eller nej til at sælge færger. Vi har sagt, at vi skal have en samlet plan for, hvad vi vil med Kattegat, også med Det Sydfynske Øhav, hvad man vil med de ting, og så må man finde ud af, hvordan planen skal se ud.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi ønsker et styrket DSB, og det tror jeg faktisk at vi alle gør, for vi er jo alle sammen blandede trafikanter: Det ene øjeblik kører vi i vores egen bil, det næste øjeblik tager vi toget. Vi ønsker, at mulighederne skal være der. En dag med snestorm og dårligt vejr er det rart at kunne sætte sig i toget på de lange stræk. Det er det såmænd også i godt vejr, at kunne sidde og nyde det derfra. Derfor ønsker vi, at vejforbindelser og vejnet i

[Inger Stilling Pedersen]

Danmark og DSB-togforbindelsen styrkes, og på det grundlag vil vi også gå ind i de kommende finanslovforhandlinger, det skal stå helt klart.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Ingen vil vel fortænke mig i, at jeg går let hen over begreberne »snyd« og »fup« og »svindel«, som fru Margrete Auken anvendte her på talerstolen. Det er ikke lige min stil.

Jeg kan sige, at regeringen ikke kan tage imod forslaget om motiveret dagsorden. Det har først og fremmest at gøre med princippet for et aktieselskab som Storebæltsforbindelsen A/S.

Jeg har den grundholdning, at hvis bestyrelsen er utilfreds med den direktion, som bestyrelsen har ansat, så må den fyre den. Jeg har også det hovedsynspunkt, at hvis aktionærerne – og det er i dette tilfælde staten – er utilfreds med bestyrelsen, må den finde en anden bestyrelse. Det er bestyrelsen, der er ansvarlig, og det er aktionærerne som sådan, der har ansvaret for, at det er den rigtige bestyrelse, der kører det. Det må være fremgangsmåden.

Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at det selvfølgelig er min pligt som minister fortsat at følge den økonomiske udvikling under byggeriet, og under denne følgen af byggeriet på det økonomiske område – det tekniske har jeg ikke så meget forstand på – vil jeg selvfølgelig underrette Folketingets Trafikudvalg, så det til staidighed kan få den orientering, som jeg mener det er berettiget til.

Jeg vil gerne takke hr. Søgaard for den, synes jeg, positive tale, han holdt. Jeg er glad for det, fordi det er helt afgørende, at partierne bag Storebæltsaftalen netop har den holdning.

Jeg kan bekræfte, at DSB's forspring bliver mindst 3 år. Når jeg er inde på det, har det også at gøre med jernbanetunnelen under Østerrenden, og jeg kan så samtidig svare hr. Svend Heiselberg, der stillede mig det spørgsmål, om der var nogen forsinkelse på levering af de maskiner, der skulle anvendes til at bore tunnelen under Østerrenden, at jeg har fået oplyst fra A/S Storebæltsforbindelsen, at der er nogle måneders forsinkelse, men man har den opfattelse, at det ikke vil have indflydelse på tidspunktet for den endelige færdiggørelse.

Jeg mener ikke, at jeg ved denne lejlighed bør gå ind på den lange række af ting om trafik-

investeringer over hele landet, som hr. Søgaard tog med i sit indlæg, for dette er jo først og fremmest en debat om Storebæltsforbindelsen, men jeg er da ganske klar over, at der i aftalen ligger en styrkelse af DSB, og hvad vi så lægger i denne styrkelse, det må jo komme helt tydeligt frem under de forhandlinger, der skal føres i de kommende uger om den del af finansloven, hvorom der i forvejen ligger en aftale.

Jeg har nogle gange, både med fru Margrete Auken, hr. Arne Melchior og hr. Søgaard, diskuteret problemet omkring elektrificering, og der er givet udtryk for, måske særlig fra fru Margrete Aukens side, at vi ligger på den lade side. Det er ingenlunde tilfældet. Jeg kan fortælle, at jeg så sent som i sidste uge var i Flensburg for at høre en drøftelse af disse ting i Flensburgs handelskammer. Jeg kan også fortælle, at jeg for få uger siden var i Hamburg.

Jeg finder det afgørende, at vi i den sammenhæng, også for Storebæltsforbindelsens skyld, er aktive på det område, fordi der jo er kræfter i gang i Vesttyskland – måske ikke så meget med banen i spidsen som med Deutsche Bank i spidsen – for at finansiere den såkaldte forbindelse over Femer Bælt, og vi mener ikke, at det har noget zweek at diskutere denne forbindelse, før der til sin tid foreligger en forbindelse over Øresund. Det har jeg forstået at vi skal drøfte først i næste uge i Nordisk Råd i Mariehamn.

Vi er meget aktive over for de problemer, der er. Om udspillet skal komme det ene eller det andet sted fra, ved jeg ikke, men jeg har i hvert fald en aftale med mine tyske venner om, at spørgsmålet bliver taget op i den kommende tid.

Margrete Auken (SF):

Nu har vi i det foregående fået så meget lys ind over en del af problemerne, at jeg da godt vil spørge Socialdemokraterne, hvorfor de tror på, at de får det forspring på 3 år.

De har jo ladet sig løbe om hjørner med – er det det, jeg må sige? – forstået på den måde, at det først i går aftes blev oplyst, at det allerede stod i udbudsmaterialet, at man ville bygge det som en kombineret løsning, og at de oplysninger, vi fik i februar og marts 1989, altså var ukorrekte. Hvorfor tror man dog på regeringen, som oven i købet i sit svar til os i går sagde, at hvis det viste sig, efter at kontrakten var indgå-

[Margrete Auken]

et, at vejforbindelsen alligevel kunne blive færdig før, ville man gøre den færdig, og så fik man 2-3 år – altså har vi fået indskrænket tidsintervallet. Jeg synes, det er rørende – skal vi så sige det sådan – at Socialdemokraterne tror på A/S Storebæltsforbindelsen og på regeringen efter det, der er sket.

Vi skal selvfølgelig gøre vores til, at det bliver sådan. Vi skal nok gå videre med opklaringsarbejdet, vi skal nok sørge for, at der bliver ved med at komme lys på det, for der må være nogen, der gør det. Vi havde heller ikke engang fået det her frem, hvis ikke en anden én havde været i sving; så havde det bare kørt. Og jeg skal altså nok love at blive ved.

Men jeg forstår ikke rigtig, at Socialdemokraterne bare finder sig i det, og at De Radikale åbenlyst også bare gør det. Jeg forstår selvfølgelig godt, at de Konservative finder sig i det, det er da klart. De har jo hele tiden været interesseret i at få ophævet den etapedeling. Det har Centrum-Demokraterne også, det har vi jo hørt mange gange, og det lykkes måske nok også for dem, medmindre vi bliver meget dygtige.

Med hensyn til den økonomiske undersøgelse forstår jeg til gengæld ikke regeringen. Hvis man er så tryk ved det her, hvorfor kan vi så ikke f.eks. bede Det Økonomiske Råds sekretariat om at undersøge sagen, hvorfor kan vi ikke bede f.eks. professor Nyboe Andersen om at kigge på tingene, hvorfor skal vi kun spørge dem, der i forvejen har en statsgaranti om ørerne og har en enorm interesse med deres entreprenørselskaber osv. i baggrunden i at vise, at her går det godt, fru kammerherreinde?

Lad mig sige om de økonomiske forhold, at konkurrencesituationen er skidt. Jeg vil sige til hr. Ikast, at jeg kan godt kende forskel på løstrailere og kombi, men jeg siger, at løstrailertrafikken ikke udvikler sig af de grunde, som regeringen siger, men fordi kørselsafstande også betyder en hel del. Kørselsafstand, strækningen, man kører, spiller en ret stor rolle, og derfor har Kattetrugerne selvfølgelig en meget større andel af løstrailerne, end Storebælt har. Den spiller så stor en rolle, at alt tyder på, at det vil de blive ved med, medmindre man gør turen på Storebælts motorvej gratis eller næsten gratis.

Hvad betalingen angår, har vi jo nu hørt, at man vil prøve at holde fast ved det. Vi kunne godt have ønsket os at få et klart svar fra regeringen på Poul Andreassens udtalelser om, at

taksterne skal ned. Jeg har læst i Entreprenøren i denne uge, at der er et meget stærkt pres for at få priserne ned, og det vil med garanti ødelægge konkurrencemulighederne for jernbanen.

Endelig vil jeg lige gøre opmærksom på noget, vi slet ikke har snakket om i dag. Der kommer en harmoniseret transportpolitik i EF – det tror jeg selv hr. Ikast har opdaget – og den kommer sandsynligvis til at dreje sig om, at man lægger afgifter på dieselmotorer. Det er ikke sikkert, det bliver et system, der er så godt som det, den danske regering foreslår i sin Handlingsplan for Miljø og Udvikling, hvor man bruger det som en ordentlig trafikstyring. Men det bliver givetvis endnu dyrere at bruge trækraft på vejene, end det er i dag. Det burde indgå, og vi burde have andre end A/S Storebæltsforbindelsen til at undersøge den slags.

Jeg forstår slet ikke Venstre i det her spil. Hvorfor er Venstre pludselig blevet så begejstret for at have staten til at passe på A/S Storebæltsforbindelsen? Vi har DONG lige om ørerne på os i øjeblikket, og dér synes jeg jeg hører en hel del mukken rundt omkring, men vi tager den én gang til: Vi lavede det med DONG, så skal vi prøve at se, om det ikke går næste gang. Er det sådan, Venstre siger?

Endelig vil jeg sige med hensyn til jernbanerne, at det er selvfølgelig derfor, det alt i alt har været en sørgelig dag.

Socialdemokraterne tror stadig væk – fordi de er sådan nogle artige, venlige, blide mennesker – at regeringen vil holde sine løfter. De har intet løfte fået i dag om, at man vil give finansieringen til jernbanerne, intet. Det mest positive, vi har hørt, var hr. Arne Melchior, der sagde, at hvis Deutsche Bundesbahn moderniserer op til grænsen, vil hr. Arne Melchior støtte en elektrificering ned til grænsen. Jeg kan fortælle jer, at så kommer den altså ikke. De andre har bare sagt: Vi vil selvfølgelig også gerne have gode jernbaner. Og hvem vil ikke gerne have gode jernbaner?

De kontakter, der er i øjeblikket på regeringsniveau med henholdsvis Sverige og Vesttyskland, er på et meget lavt niveau. Jeg er selvfølgelig glad for at høre, at man ligefrem har sendt ministeren af sted forleden dag, men vi fik da oplyst i Helsingør for et par uger siden, at der ingen kontakt var til Stockholm. Vi havde en fornemmelse af, at det var på embedsmandsniveau, og vi har i hvert fald ikke fået at vide,

[Margrete Auken]

hvad aktiviteten består i, ud over at man altså nu har sendt ministeren ud at rejse. Hvad har man med i lommen, hvad tilbyder man for at få Danmark koblet ind? De andre er ikke specielt interesseret i os, de er interesseret i at få sammenkoblet den norsk-svensk-finske trafik nedover, og de er endnu mere interesseret i at forbedre forbindelserne sydover og østover. Det er de meldinger, der kommer i øjeblikket.

Danmark får ikke det her af sig selv, og derfor er det ganske forstemmende, at hovedpointen i min indledningstale ikke har fået lov til at spille en meget større rolle i denne debat. Det lå også helt klart både i vores forespørgsel og i det dagsordensforslag, vi er kommet med, som ligger helt inden for lovens rammer. Undskyldningen om, at man ikke kan lave en undersøgelse, fordi det er et aktieselskab, har hr. Arne Melchior gjort meget klart rede for; selvfølgelig kan man det. Jeg ved ikke, om man tror, man kan tage modet helt fra os.

Det kan da godt være, at den samlede udvikling kommer til at gå så langsomt, at vi ikke får taget alt for mange forkerte skridt og derfor kan nå at gøre det rigtige. Men det er altså sådan i denne sag, at gale skridt har katastrofale følger. Når man laver transportudvikling, så er det sådan, at man udvikler på meget lang sigt, og hvis man begynder at arbejde i den gale retning, er det kolossalt svært at få drejet det i den rigtige retning.

Jeg kunne høre på debatten i dag, at meget få herinde egentlig er klar over, hvordan trafiksituationen udvikler sig i Europa. Jeg er stadig væk helt enig med hr. Arne Melchior i, at det ikke er lykkedes Deutsche Bundesbahn at få en markedsandel. Jeg gav i mit korte svar til hr. Arne Melchior den forklaring, som jeg er blevet bekendt med ved at snakke med ledende folk fra det nordiske erhvervsliv, om, hvorfor det går, som det gør i øjeblikket. Man er meget bekymret over, at man ikke har en samlet nordisk indsats for at få samarbejdet jernbaneselskaberne, så de kan gå ind på dette transport-køber/sælgermarked og komme med nogle ordentlige tilbud.

Derudover er det givetvis rigtigt, at trafikmiljø sagen ikke er blevet en folkesag endnu, den er først lige ved at trænge ind. Den stod ganske vist i regeringens handlingsplan, men man har jo fornemmelsen af, at ikke engang regeringen har læst den handlingsplan, og den er ikke

trængt ind. Derfor er det udelukkende trafik-tætheden i Vesttyskland, der i øjeblikket præsenterer en anden udvikling igennem.

Når jeg trak Sverige frem, var det, fordi der faktisk findes meget fremsynede erhvervsfolk. Det var faktisk Pehr Gyllenhammar, der for nylig sagde, at vi måtte gøre noget ved bilismen i byerne. Det var også Pehr Gyllenhammar og Percy Barnevik, der i forgårs sagde, at nu skulle den kollektive transport styrkes, og det var ikke af blødsødenhed, det var ikke af sentimentale hensigter om, at alle skal have lige muligheder og alt det dér, det var, fordi erhvervslivet har behærdigt brug for det, behærdigt.

Det er måske det makabreste i denne sag, at det, vi får igen for vores dårlige måde at håndtere sagen på, er stagnation. Og det er ikke en stagnation, der passer den miljødudvikling, jeg går ind for, det er en stagnation, der fører mod kaos og en almindelig nedgang i det hele.

Det er derfor, det er vigtigt, at vi får den her transportpolitik i gang. Derfor burde vi i Danmark, hvor vi endnu ikke har trafiktætheden – vi har jo gode motorveje i Danmark, vi har god plads på dem, meget bedre plads end i resten af Europa – føre an og sige: Hvordan satser vi aktivt på at få et jernbanesystem, som kan leve op til kravene? Ikke alene de mål, vi har sat os selv i f.eks. vores Brundtlandhandlingsplan, hvorefter vi jo skal halvere energiforbruget og skal have gjort noget ved forureningen, men også de krav, som kommer, hvis man forestiller sig, at vi skal have et moderne system, hvor vi har alle transporterne ude i transportnettet. Hvordan kan vi ved politisk indsigt komme til at tage de her skridt, før vi er presset ud i smadderet, sådan som man er i Vesttyskland, hvor de bliver tvunget til det på et eller andet tidspunkt, hvis ikke de skal fordoble deres motorvejsnet, og det gør de ikke?

Lad mig i al sørgmodighed sige, at jeg håber, at dansk erhvervsliv og dansk fagbevægelse og andre har lidt mere ild i sig end denne forsamlings store flertal.

Søgaard (S):

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Heiselberg, at det er vistnok rigtigt, at jeg kom til at sige forkert med hensyn til antal tons på de vejdragere, der skal lægges i forbindelse med den øvrige del af Vestbroen, og at det ikke er 6 t, men det rigtige er 5.800 t. Men det var jo en rigtig Heiselberg, så jeg går ud fra, at den blev godtaget.

[Søgaard]

Fru Margrete Auken har jo her kritiseret Socialdemokratiet meget og talt om svindel, og at vi er blevet taget ved næsen osv. Jeg skal ikke fortsætte i den genre, men jeg er egentlig lidt ked af, at vi er i den situation, at vi må beklage meget ikke at kunne stemme for den dagsorden, fru Margrete Auken har stillet – som vi har megen sympati for – men vi vil afholde os fra at stemme.

Det er på baggrund af det, jeg nævnte i mit oplæg om forhandlingerne i forbindelse med finansloven for 1990, hvor jeg har forstået på både trafikministeren og finansministeren, at det vil blive seriøst forhandlet med os i den kommende tid, således at vi her får en mulighed for virkelige forhandlinger omkring udviklingen i DSB.

Når fru Margrete Auken siger, at man ikke vil få de 3 år i forspring, tror jeg ikke rigtig på, det er holdbart. Jeg har godt nok bemærket, at trafikministeren jo var nede på 2 år i går, men det var – har jeg fået at vide – et citat og ikke en konstatering af noget, som han mente ville blive fremtiden for forspringet for DSB.

Så alt taget i betragtning vil vi nu prøve på at få en forhandling i gang med regeringen om dette her, således at ikke mindst det, som fru Margrete Auken også foreslår i sin dagsorden om sammenkoblingen med de svenske og vesttyske jernbaner, kan sikres. Det vil vi lægge megen vægt på i denne forbindelse omkring den fortsatte udvikling. Vi mener, at vi har bedre muligheder for at få greb om de praktiske tiltag ved, at vi accepterer en sådan forhandling, og derfor kan vi altså ikke stemme for dagsordenen om dette her.

Vi har jo også sammenlagt en aftale om hele Storebæltsforbindelsen, og det betyder altså, at vi gerne skulle kunne komme videre i den udvikling, vi står over for.

Derfor må jeg konstatere, at vi afholder os fra at stemme til dagsordenen, men har megen sympati for den. Og vi kan så sige til fru Margrete Auken, at vi ikke har andet at have sympatien i, end at vi vil fortsætte det praktiske arbejde omkring udviklingen af den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, jeg vil takke hr. Søgaard for det tilsagn, og så håbe på, at den sympati ikke er

identisk med den, som jernbanerne skal bygge videre på, for den er altså meget vakkelvorn.

Jeg vil så opfatte Socialdemokraternes undladen som en måde at blive holdt inde i varmen på, at man måske godt vil gøre lidt mere ud af, hvad der faktisk er sket i spørgsmålet om overholdelsen af loven fra regeringens og A/S Storebæltsforbindelsens side, og at man måske godt vil kigge lidt mere på det og ikke helt finde sig i, at man er blevet – jeg må jo stadig væk ikke sige snydt – blevet haleløbet i denne sag. Det hedder det herinde, har jeg hørt.

Og endelig vil man måske gøre et eller andet for at få nogen til at kigge på økonomien, og nogen, som ikke kun er Trafikministeriet, for – det har vi jo hørt i dag – Trafikministeriets evne til at kigge på denne økonomi er altså ikke noget at råbe hurra for, og vi skulle nødigt havne i en DONG-historie én gang til.

Ikast (KF):

Ja, nu har vi så vendt Storebæltsforbindelsen en gang mere.

Jeg må med beklagelse konstatere, at fru Margrete Auken stadig væk ikke tror på, at der bliver minimum 3 år fra jernbanedelen til billeden, og det vil jeg ikke bruge tid på i dag.

Jeg vil slutte med at sige, at vi ikke kan stemme for SF's dagsorden, vi vil stemme imod.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 8 af Margrete Auken (SF) (se foran)

forkastedes, idet 18 (SF) stemte for, 64 (KF, V, FP, RV, CD og KRF) imod; 37 (S) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.52

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

4) *Forespørgsel nr. F 8:*

Forespørgsel til socialministeren:

»Vil regeringen på baggrund af undersøgelser, der viser, at vi får en voksende ældregruppe, redegøre for sine overvejelser vedrørende ældrepolitikken, herunder bl.a. vedrørende boligforhold, plejeforhold, mulighed for fleksibel tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet, forenklet pensions- og ydelsesstruktur (bruttoficering), så diskrimination af ægteskabet bliver fjernet?«

Af Kofod-Svendsen (KRF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 12/10 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/10 89).

Begrundelse

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg skal meget kort motivere vores ønske om at få denne forespørgsel. Vi ønsker at få regeringens bud på, i en situation hvor vi har voksende ældregrupper, hvordan vi får udformet en politik for en så fleksibel tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet som muligt, hvordan vi også får vurderet og undersøgt, hvad de tanker, som er kommet frem i en rapport, hvor man har opereret med begrebet bruttoficering, dette noget vanskelige ord, hvad det i grunden betyder i praksis, positivt eller negativt. Vi er fra Kristeligt Folkepartis side meget optaget af, at vi får modeller og kommer i gang med yderligere at afvikle den diskrimination af ægteskabet, som de facto finder sted på ældreområdet.

Besvarelse

Socialministeren (Aase Olesen):

Der spørges i Kristeligt Folkepartis forespørgsel nr. F 8, om regeringen vil redegøre for sine overvejelser vedrørende ældrepolitikken på baggrund af, at undersøgelser viser, at vi får en voksende ældregruppe.

Overvejelserne skal bl.a. gå på boligforhold, plejeforhold, mulighed for fleksibel tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet og en forenklet pensions- og ydelsesstruktur, således at diskrimination af ægteskabet bliver fjernet.

Det er rigtigt, at den danske befolknings alderssammensætning ændres i retning af flere ældre og færre yngre, men den såkaldte aldringsproces sker først for alvor et stykke ind i

næste århundrede. Vi står derfor ikke over for et akut problem med en stærk vækst i antallet af pensionister i 1990'erne.

Disse år bliver præget af, at der bliver flere rigtig gamle, dvs. over 80-årige, men i og for sig ikke af vækst i den samlede ældregruppe.

Frem til år 2010 følger antallet af ældre faktisk udviklingen i arbejdsstyrken.

Med henblik på 1990'erne er der således tale om, at vi skal være parat til at takle situationen med en stor gruppe meget gamle borgere.

Udgangspunktet for regeringens ældrepolitik er, at vi først og fremmest skal sørge for, at al ældrepolitik indrettes efter de ældres individuelle ønsker og behov. Flexibilitet på både bolig- og plejeområdet og på det økonomiske område er helt afgørende for, at ældre kan sikres et liv på egne præmisser.

Regeringens overvejelser vedrørende ældrepolitikken for så vidt angår boligforhold og plejeforhold drejer sig i vidt omfang om realisering af den såkaldte ældrepakke, som Folketinget vedtog i 1987. Et af de vigtigste elementer heri er netop ældreboligreformen. For fremtiden bygges alene ældreboliger, der som alt-overvejende hovedregel er selvstændige boliger med køkken og badeværelse og uden institutionspræg. Der opføres nu ikke længere plejehjem eller beskyttede boliger.

Hensigten med de nye regler er at sikre kontinuitet og selvbestemmelse i de ældres liv inden for rammerne af en bolig, hvor de ældre bedst muligt kan bruge deres egne ressourcer.

Boligerne kan integreres i den almindelige bebyggelse og bygges i mange forskellige størrelser. Den tidligere overgrænse for det gennemsnitlige areal på 67 m² er nu ophævet.

Ved indretningen af den enkelte bolig lægges vægt på, at adgangsforhold og planløsning er således udformet, at beboerne kan blive boende, selv om deres eventuelle handicap og dermed plejebehov gradvis øges.

En del af boligerne kan indrettes, så der kan udføres samme pleje som i plejehjem, medens andre vil kunne indrettes til brug for mindre plejekrævende beboere.

Fra boligerne skal der være mulighed for at tilkalde bistand hele døgnet. Efter bistandsloven kan kommunalbestyrelsen tilvejebringe fælles faciliteter, der betjener såvel beboere i nye ældreboliger som kommunens øvrige beboere med behov for det.