

[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-