

[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-