

## [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 dieselskørsel. 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,