

[Trafikministeren]

facon, er det, fordi fru Margrete Auken har rejst problemer om elektrificering: problemet mellem Odense og Hamburg.

Jeg har skrevet til min tyske kollega. Jeg har sagt til ham, at jeg er villig til at komme til Bonn. Vi har et problem, vi skal have løst, for hvad nytter det at diskutere jernbane, kombi-transport, heltog, alt det dér, hvis der er et par pas, et oldnordisk sporlegeme eller mangel på kapacitet. Derfor forventer jeg altså fra tysk side at få et svar på den henvendelse, som jeg sendte af sted før jul. Så jeg er enig i disse betragtninger.

Jeg lyttede selvfølgelig med interesse til hr. Arne Melchior. Han har jo mulighed for at formulere sig lidt stærkere end jeg – eller han havde tidligere, og det kan jeg godt misunde ham lidt – udtryk som »lurepassere«, »åbne formuleringer« osv. – men lad det nu være. Jeg takker også for den morsomhed at føre Aksel Larsen ind i debatten. Jeg kan godt huske de problemer, han havde med at få sin hund til Sverige. Men nu, da vi har indført hundekupeer i DSB, er jeg sikker på, at det problem i hvert fald fremover også vil være løst.

Spændende var det også at høre om karavanerne. Så vidt jeg husker fra min børnelærdom, tog det lidt længere tid, dengang der var karavaner. Der var lidt større mulighed for at bie undervejs og derfor også lidt større muligheder for en aktiv turistrådsformand for at få sine ønsker opfyldt, men jeg håber da inderligt, at den del også kommer til at nyde fremme, når det engang bliver virkelighed.

Hr. Tommy Dinesen har den vane, har jeg lagt mærke til, at hvis der falder en eller anden bemærkning et eller andet sted eller er en artikel, så kan han med det samme konstatere et flertal. Nej, helt så simpelt er det ikke, må jeg sige til hr. Tommy Dinesen, og min konstatering af flertal er i hvert fald anderledes – jeg skal undlade at sige i hvilken retning.

Men problemerne med hensyn til mængder og pris, som hr. Tommy Dinesen gik ind på, er jo netop noget helt afgørende og noget af det, som må indgå i forhandlingerne.

Jeg kan huske, at den svenske generaldirektør, da jeg talte med ham, fastslog, hvordan det lå med superfærgerne, og derefter talte om priser ved i stedet at bruge DSB og tog igennem Danmark. Derfor siger jeg: Jamen så skal vi også have garanti for mængder og priser; vi kan

da ikke lave en kontrakt, uden at vi ved, hvad denne kontrakt går ud på. Og det er selvfølgelig sådanne oplysninger, vi får gennem forhandlinger, som skal indgå i de økonomiske beregninger, der skal til, når vi diskuterer alle de muligheder, der er for at komme over Sundet.

Jeg takker hr. Svend Heiselberg og hr. Ikast og hr. Ernst B. Schmidt, som jeg har besvaret umiddelbart.

Jeg må måske lige gøre en bemærkning til fru Marianne Jelved. Jeg gør det ikke for at starte en stor diskussion, men fordi jeg i dag har set en lille artikel i pressen i relation til Storebælt, og jeg vil gerne i den forbindelse sige, at driftsregnskabet for Storebælt på bilsiden intet har at gøre med det, vi diskuterer her i dag. Der er ikke i forrentningen af Storebælt medinddraget nogen form for transport. Den forudsættes fortsat at skulle foregå enten med færge eller måske engang i næste årtusind på en eller anden videre facon over Østersøen. Biltrafikken er ikke medindregnet i Storebæltskalkulerne, men dermed kan der jo blive vanskeligheder for togtrafikken. Og det giver jeg fru Marianne Jelved ret i. Derfor er det klart, at det er i vores interesse at få så mange tog som muligt over Sjælland og Fyn, også fordi den internationale afregning jo sker pr. kilometer. Og dette at køre om bord i en togstamme i Padborg og så køre 3 km til grænsen skæpper jo ikke ret meget i DSB's kasse. Så på den baggrund har jeg altså ønsket at pointere, at det ikke er bilsiden, som jo bærer den store del af investeringerne i Storebælt, som er afgørende.

Til fru Tove Lindbo Larsen vil jeg gerne sige, at jeg deler helt og holdent – det har jeg også før givet udtryk for – de ønsker, der er fremsat, og de perspektiver, der er med hensyn til Ørestadsregionen, med hensyn til København. Jeg er også ganske klar over, at forbindelsen i sig selv ikke løser Københavns citys transportproblemer. Men hvis jeg ikke husker meget forkert – hvis jeg gør det, må fru Tove Lindbo Larsen få mig korrigeret af sin sidemand – foregår der nogle forhandlinger også i øjeblikket med Socialdemokratiet, som netop prøver på også at tage disse emner med i betragtning.

Kastrup Lufthavn. Rigtigt, det er en enorm chance, som ligger dér – en enorm chance for virkelig også ud i mere end en overskuelig fremtid at have Nordeuropas største, fineste og bedste lufthavn. Og hvad det betyder trafikalt,