

**[Baadsgaard]**

skal foregå efter forretningsmæssige principper. Jeg mangler en tilkendegivelse af, om trafikministeren og regeringen er enige i, at hvis det skal lykkes, skal der være et langsigtet perspektiv i det. På den anden side siger trafikministeren, at det også indgår i overvejelserne. Jeg vil gerne have en klar tilkendegivelse af, om regeringen arbejder positivt for, at der skabes sådanne muligheder i et langsigtet perspektiv.

**Aage Frandsen (SF):**

Jeg er enig med trafikministeren i, at aftalerne mellem Scandia og DSB naturligvis skal indgås på forretningsmæssige vilkår. I den forbindelse må det vel være rimeligt, når ministeren henviser til DSB, at spørge, om ministeren som minister for området har givet DSB nogen instruktion om, hvilken løsning man mener er den rigtige.

Ministerne henviste dernæst til, at hr. Baadsgaards parti var orienteret i en vis forstand. Nu er der jo andre partier i Folketinget end hr. Baadsgaards, og jeg går ud fra, at regeringen mener, at man skal orientere hele Folketinget om disse sager.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg kan bekræfte, at det netop er det langsigtede perspektiv, som det drejer sig om. Jeg kan også sige til hr. Aage Frandsen, at det selvfølgelig ikke bare er trafikministeren, men regeringen som sådan, der står for disse synspunkter. Jeg har fuld tilslutning til den linje, som jeg her har angivet. Jeg kan da også oplyse, at DSB og jeg under hele sagsforløbet har været enige om at følge den linje. Der er ikke nogen uoverensstemmelse på området.

Når det drejer sig om tog og togproduktion, føler vi en særlig tilknytning til Socialdemokratiet, fordi vi netop har indgået et 4-årigt forlig med det parti.

**Aage Frandsen (SF):**

Det er altså Folketinget, der skal orienteres. Der står ikke noget i hverken grundlov eller forretningsorden om særlig orientering af forligspartier. Det er i orden, at de får en særlig orientering, men forfatningsmæssigt er det altså Folketinget, der skal orienteres.

Har jeg opfattet ministeren ret, når jeg har forstået, at man er helt enig om de linjer, som ministeren her har angivet at man vil følge? I så

fald er der sådan set ikke rigtig nogen linjer fra regeringens side, for det var DSB, der skulle forhandle på forretningsmæssige vilkår og dermed vel egentlig punktum.

**Baadsgaard (S):**

Til bemærkningen om det forlig, der er indgået: Jeg skal da gerne medgive, at det er et godt forlig, men det indeholder også en passus om, at der skal produceres 85 IC 3-tog inden for den givne tidsramme. Ministeren må vel indrømme, at det pålægger ham nogle forpligtelser ifølge det forlig, der er indgået.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Der indgår også så og så mange lokomotiver og el-lokomotiver og så og så mange togsæt, og alt det indgår selvfølgelig i de overvejelser og forhandlinger, som finder sted. Det kan jeg derfor bekræfte.

Til hr. Aage Frandsen vil jeg gerne sige, at jeg selvfølgelig er ganske klar over min pligt til at orientere Folketinget, men jeg tror, at man misforstår grundloven, hvis man mener, at enhver forhandling, der føres – i dette tilfælde fra et generaldirektorats side – i detaljer skal gennemgås af Trafikudvalget eller dets medlemmer. Det mener jeg er overfortolkning af grundloven.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 424**

**5) Til trafikministeren af:****Gade (SF):**

»Hvad kan A/S Storebælt gøre for effektivt at forhindre et skib i at gennemsejle Storebælt Vesterrende, hvis der er risiko for, at det ved kollision mod vestbroens piller er til fare for trafiksikkerheden?«

**Skriftlig begrundelse**

Ministerne har nu to gange i Folketingets spørgetid (den 17. og 24. januar) nægtet at oplyse, hvor meget vestbroen over Storebælt kan tåle, og om det f.eks. er rigtigt, at trafikssikkerheden på broen kommer i fare ved skibsstød med broen fra skibe tungere end 1.500–2.000 t. Ministeren hævder oven i købet, at der ikke foreligger nogle tal for, hvad bropillerne kan tåle,