

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Socialdemokratiets ordfører, hr. Søren Hansen, er en velfungerende og udmærket formand for Jernbanerådet, som jeg også har den ære at være medlem af ligesom flere af dagens ordførere.

På den baggrund var jeg lidt skuffet over, at der slet ikke kom en kommentar til, at den anbefaling – det blev nævnt af enten fru Jette Gottlieb eller hr. Tommy Dinesen – som Jernbanerådet enstemmigt gav trafikministeren om at inddrage samtlige Folketingets partier, fik vi ikke, om jeg så må sige, medhold i. Det er lidt kedeligt, men det er selvfølgelig op til trafikministeren, hvem han vil forhandle med. Jeg har min medskyld, for jeg glemte under de forhandlinger, der foregik i de dér hektiske uger, at sige: Husk nu sådan og sådan.

Men opfordringen er jo givet, stemt om, enstemmigt vedtaget, skriftligt fremsendt. Jeg synes, jeg må benytte lejligheden til at bede hr. Søren Hansen om at sige, at han også står bag den opfordring, og at vi i fællesskab kan opfordre ministeren til, at vi i fremtiden i det mindste forsøger på vejen til et resultat at inddrage samtlige partier i Folketinget, således som vi blev rådgivet om.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg kan bekræfte, hvad hr. Arne Melchior her gør opmærksom på, nemlig at Jernbanerådet på sit sidste møde opfordrede trafikministeren til at inddrage om ikke samtlige så i hvert fald andre partier i forhandlingerne. Det råd gik samme dag videre fra Jernbanerådet til ministeren, men det er jo altså ministeren, der står for forhandlingerne og afgør, hvem der forhandles med. Både hr. Arne Melchior og undertegnede har deltaget i forhandlingerne, og jeg har i hvert fald gjort Jernbanerådets synspunkt, som var meget fornuftigt efter min mening, gældende. Men jeg skal dog tilføje, at jeg godt kan se visse vanskeligheder med at opfylde Jernbanerådets råd, fordi der jo i forhandlingerne også indgik spørgsmålet om Storebælt.

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at det er sådan, at DSB selv er i stand til oven i købet differentieret at fastsætte sine takster, og jeg går ud fra, at man er opmærksom på de muligheder hos DSB, når man skal fastsætte, hvordan man bedst muligt kan gøre sig konkurrencedygtig også på den del af strækningen, som den faste forbindelse over Storebælt repræsenterer.

Jeg er fuldstændig enig med fru Jette Gottlieb i hendes konstatering af, at flere biler alt andet lige ville give mere forurening, men tingene er jo ikke lige. Det kommer lidt an på, hvor de biler kommer fra. Hvis de ikke tager over med katamaranen, men i stedet for kører over den faste forbindelse, sparer vi meget på miljøet. Hvis passagererne vælger en privat bil frem for et fly, spares der meget på miljøet. Vi skal altså veje den relativt beskedne reduktion i priserne på bilerne op mod den ganske meget større reduktion af den kollektive trafiks passage af Storebælt og de muligheder, som DSB har for også på den strækning at fastsætte fornuftige priser.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Den før omtalte rapport fra august i år af Trafikministeriet peger netop på, at en af grundene til, at der ikke kommer så mange togpassagerer med, altså springet fra 8 millioner til 6,5 millioner, er, at der er for mange, der i fremtiden vil bruge personbilerne. Derfor siger det sig selv, at man vil få et trafikspring på Storebælt betydelig større end det, man havde regnet med, og skylden er selvfølgelig igen benzinprisen. Det står helt klart. Det har forbavset mig, at der tilsyneladende ikke er ret mange folketingsmedlemmer, der har læst denne rapport, og der er heller ikke nogen journalister, der har gjort det. Men dér siges det klart til os alle sammen, hvad baggrunden er for, at den kollektive trafik får nogle tæsk, og det er også derfor, aftalen er lavet om.

Med hensyn til katamaraner: Der er jo forskel på, hvad man bruger katamaranerne til, og hvor de sejler hen. De undersøgelser, der er lavet af Trafikministeriet, viser jo bl.a., at hvis man tager Cat-Link-katamaranen fra Århus til Kalundborg og tager toget videre, så bruger man ikke mere energi, end hvis man tager sydover, altså over Storebælt. Men det er rigtigt, når det er bilerne, man begynder at tale om; så er det noget helt andet.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Logikken er jo fuldstændig forrygende. Først finder man jo ud af, at de ting, man påstod, dengang man skulle have Storebæltstroen vedtaget, ikke holdt: Privatbilismen stiger væsentlig mere, end man regnede med, og antallet af kollektivt transporterede passagerer falder. Så finder man ud af, at DSB ikke kan finansiere de udgifter, man havde forudsat til Storebælt. Man sætter