

komforten skal være tiptop. Det bliver vi nødt til at sige.

Jeg siger ikke, at det skal være den og den tekniske løsning, men komforten skal være i orden, og vi ved, at toget skal spille sammen med andre løsninger, altså med hensyn til bus og tog andre steder.

Det vil sige, at jeg godt kan gå med til, at vi drøfter, om vi overhovedet skal stille nogle tekniske løsninger op, men det, vi ikke kan se bort fra, er, at det er vigtigt at give et mandat, der siger, at vi er indstillet på at finde den optimale løsning, hvad angår komfort, hvad angår tid.

Der er stillet nogle spørgsmål om, hvad det koster. Det var især fru Margrete Auken, der var inde på det. Og der ved vi jo – og det er i hvert fald mit bud på den bedste komfort, man kan tilbyde fra dansk side – at et togsæt, IC3, sådan med tre afdelinger dér, koster 40-43 mio. kr. Vi ved også, at DSB absolut ikke har nogen overkapacitet på det område, og derfor bliver vi nødt til at bide i det sure æble og sige: Jamen så skal der altså være 43 mio. kr. eller 40 mio. kr. gange to eller tre eller fire. Det bliver vi nødt til at sige. DSB har ikke noget på lager, hvad det materiel angår. Det skulle da kun glæde mig, hvis tyskerne så havde det.

Så er der faldet nogle bemærkninger om tidsfaktoren. Det var især ministeren, der var inde på det. Og dér skal jeg gøre opmærksom på, at når vi tillader os at operere med de fem timer, er det, fordi de diskussioner og de drøftelser, jeg har haft med det gamle Scandlines, gik ud på, at de var i stand til, og deres bud var, at det kunne køres endda på under fem timer under den forudsætning, som ifølge deres opfattelse skulle være realistisk, nemlig at man kan sejle Gedser-Warnemünde.

Det igen vil være realistisk, når motorvejen er der. For når den er der, vil man kunne transportere både tog og bil, og det er klart, at hvis der kan sættes spørgsmålstejn ved den forudsætning, så falder vores 5-timers-betragtning og derunder, for er der noget, jeg ikke ønsker, er der noget, Enhedslisten ikke ønsker, så er det hurtigfærger. Så der er altså noget, der skal klares af. Én af parterne må have misforstået hinanden. Det er jeg meget interesseret i at få drøftet nøje.

Der faldt forskellige bemærkninger, bl.a. fra fru Aase Madsen, der gjorde opmærksom på, at vi måske var specielt luksuriøse. Det er ikke meningen at være specielt luksuriøse, det er meningen at være meget nøgtern og sige: Hvad

er det for faktorer, der skal være til stede, for at den her rute på lang sigt kan blive lønsom? Selvfølgelig kan den ikke blive det til at begynde med, og derfor må jeg sige til forslagsstillerne fra den borgerlige side, at Enhedslisten er meget interesseret i at gå ind i nogle drøftelser, og det kan også godt være, at det er tosset at komme med nogle konkrete tekniske bud, men dér, hvor vi alligevel bliver nødt til at tage en lidt grundig drøftelse, er med hensyn til, hvilke principielle forudsætninger der skal være til stede for, at den her rute kan blive en god idé.

Men jeg ser frem til udvalgsbehandlingen, og jeg ser frem til, at vi får drøftet noget omkring forudsætningerne og får gjort dem så realistiske som vel muligt, så vi kan give vores trafikminister et godt mandat til de kommende drøftelser.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Der er lige et par ting, jeg gerne vil gøre en bemærkning til. For det første var der de prognoseforudsætninger, som hr. Svend Erik Hovmand anvendte. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at jeg tror, man skal være forsigtig med at bruge foreløbige resultater af en undersøgelse, der er lavet i relation til en eventuel fast forbindelse over Femerbælt, som jo er Rødby-Puttgarden, og som er i relation til Hamborg, at bruge det som et udtryk for, hvilke muligheder eller ikkemuligheder der er i forbindelse med en København-Berlin-forbindelse, der går over Gedser-Rostock eller Gedser-Warnemünde. Jeg mener ikke, man umiddelbart kan tage det som udtryk for noget som helst.

Man skal også være opmærksom på, at de svenske investeringer i færger og færgeforbindelser i høj grad har været i relation til gods-transport, hvor det, vi taler om her, så vidt jeg har forstået på forslagsstillerne, primært vedrører passagertrafik. Derfor er det ligesom nogle forskellige størrelser, der er inde i billedet, som man nok skal være lidt varsom med at holde op imod hinanden uden nærmere vurderinger.

Så skal jeg også oplyse, at DSB har overvejet, om ruten kan køres som såkaldt fri trafik, det vil sige, at man selv sætter det i værk og uden et egentlig tilskud fra staten. Det siger DSB, at det kan man ikke.

Vi har med jernbaneloven givet adgang til fra den 1. januar år 2000, at andre kan operere i fri trafik, og så vil det jo vise sig, om der er andre, der vil være interesseret i at køre den uden tilskud.