

(Kort bemærkning).

**Aage Brusgaard (FP):**

Det ærede medlem hr. Kaj Ikkast spurgte direkte, om det betyder, at man for fremtiden ikke kan regne med Fremskridtspartiet som en motorvejsstøtte. Det afhænger i enhver situation af, hvilken aftale vi indgår. Vi har i næsten alle de år, hvor vi har været i Folketinget, været imod én eneste kilometer mere, end der var absolut behov for, og det har vi sagt i alle de ordførertaler, hvor vi har haft lejlighed til det, og sådan vil det også være fremover. Men vi har det jo på nøjagtig den samme måde som De Konservative, SF og andre: Hvis det drejer sig om en større aftale, er det klart, at vi kan støtte noget motorvejsbyggeri.

Men generelt mener vi rent faktisk, at Danmark er ret godt kørende med motorveje. I mit område mangler der lidt, men der var jo en forespørgsel til erhvervslederne i området, hvor man faktisk hverken kunne få bekræftet, at en større udbygning af motorvejsnettet gav flere arbejdspladser, eller at transporten til og fra virksomhederne blev mere komfortabel. Vi må jo ikke glemme, at hver gang der bliver lavet en ny motorvej, bliver der flere omfartsveje og flere smuthuller, man skal ud fra og ind på osv., og derfor kan mindre, men sikrere veje i mange tilfælde være lige så handy for virksomhederne som store, asfalterede, snorlige veje.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Margrete Auken):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 32:

#### Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togforbindelsen København-Gedser-Berlin.

Af Tommy Dinesen (SF) og Jette Gottlieb (EL) m.fl.

(Fremsat 25/10 95).

Forslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

SF har jo fremsat endnu et beslutningsforslag, der kan få sindene i kog, og nedlæggelsen af den gamle jernbanerute mellem Berlin og København har hos alle os, der har læst om Knagsted og gamle Overdrevs rejse ad den rute, forståeligt nok optaget sindene ganske meget, og både pressen og folketingspolitikkerne er vel vemodige over at nedlægge den gamle forbindelseslinje mellem Danmark og Tyskland.

Kendsgerningen er desværre, at stadig færre tog toget via Gedser til Berlin. Der var en ganske kort oplomstringsperiode i 1989-90 efter Murens fald. Det førte til, at DSB på daværende tidspunkt undersøgte mulighederne for at forbedre ruten både komfortmæssigt og med hensyn til at afkorte reisetiden. DSB undersøgte, om der kunne indsættes IC3-tog i stedet for det tyske materiel, der er af ældre dato, ligesom indsættelse af en passagerfærge af katamarantypen blev overvejet.

En sådan økonomisk satsning måtte naturligvis ses i forhold til det forventede passagerunderlag, men desværre aftog interessen for at tage til Berlin med toget drastisk, da den første begejstring for at opleve det forenede Tyskland havde lagt sig. Heller ikke en forkortelse af reisetiden i 1991 førte til flere passagerer. Jeg kan illustrere det med nogle passagertal: I 1991 var der 133.590 passagerer, i 1992 114.558, i 1993 102.402 og i 1994 92.227, altså en temmelig drastisk tilbagegang.

Til sammenligning kan det oplyses, at der på strækningen København-Hamburg, hvor der i 1993 blev indsat IC3-materiel, har været følgende passagertal: i 1993 302.000 og i 1994 281.000, eller sagt på en anden måde cirka tre gange så mange passagerer som mellem København og Berlin.

DSB besluttede på baggrund af den stærkt faldende passagertilgang til Berlin at nedlægge ruten og i stedet koble passagererne på IC3-toget til Hamburg. Herved ville passagererne få flere afgange at vælge imellem, og rejsen ville ske i mere komfortable tog.

Beslutningen om at omlægge ruten blev taget sammen med det tyske jernbaneselskab sidste efterår og er som bekendt blevet effektueret ved vinterplanskøreskiftet den 24. september i år.

I 1994 var driftsomkostningerne 21,3 mio. kr., og billetindtægterne var 11,1 mio. kr. Ved at koble Berlinpassagererne på Hamburgtoget ville DSB kunne spare 21,3 mio. kr. i driftsomkostninger, idet den ledige kapacitet i IC3-togene til Hamburg kunne udnyttes.

Helt umiddelbart er rejsetiden mellem København og Berlin med skift i Hamburg blevet forlænget med fra 30 minutter til godt en time. Det skyldes beklageligt nok, at der netop foregår en opgradering af banen mellem Hamburg og Berlin. Når denne er helt afsluttet engang i 1997, vil forbindelsen til Berlin selv med et togskift i Hamburg blive hurtigere end over Gedser.

Da DSB tog beslutningen om nedlæggelse af ruten, var man ikke bekendt med, at sporarbejderne mellem Hamburg og Berlin ville blive påbegyndt samtidig med, at forbindelsen København-Berlin skulle gå den vej. Det er naturligvis beklageligt, men jeg mener faktisk, at der i dag til trods for denne beklagelse er skabt et rimeligt alternativ til den gamle rute over Gedser, og at det er blevet et bedre alternativ. Hvis DSB ikke havde reageret på de faldende passagertal og dermed de faldende indtægter, samtidig med at driftsomkostningerne ikke faldt, kunne man med rette anklage DSB for ikke at leve op til de krav om effektiv og forretningsmæssig drift, der stilles til DSB, således som det fremgår af den nye styrelseslov for DSB og af den politiske rammeaftale om DSB for de næste 4 år.

Om der på et tidspunkt vil være grundlag for at genetablere banen over Gedser, må tiden vise. Jeg mener således ikke, at der allerede til næste år vil være basis for at genetablere ruten, heller ikke under de forudsætninger, der opstilles i forslaget. DSB har ganske enkelt ikke det antal IC3-sæt til sin rådighed, som skal til, for at man kan køre mellem København og Berlin via Gedser.

Det er naturligvis i den forbindelse korrekt, som det også har været omtalt i dagspressen, at

DSB har anmodet om en bevilling til levering af fire nye IC3-togsæt ved årsskiftet 1996-97. Der er tale om en fremrykning, idet de var forudsat først at skulle bruges, når IC3 i 1998 kører helt til Kastrup Lufthavn, men DSB vil allerede have behov for flere IC3-togsæt, når den faste forbindelse over Storebælt åbner. Kun de anvendte IC3-tog mellem København og Kalundborg ville kunne tages ud, men det ville efter min opfattelse være en uklog løsning, da denne forbindelse er meget populær og har langt flere passagerer, end jeg tror der på noget tidspunkt vil komme mellem København og Berlin. For det andet sejler DSB's rederi jo nu kun til Rostock, da færgelejet her ligger ved motorvejen. Fra det færgeleje, som DSB's rederi kan benytte, er der ikke jernbanespor.

Jeg må på den baggrund konkludere, at regeringen uagtet de meget positive hensigter desværre ikke kan støtte det fremsatte forslag, og derfor er regeringen af den opfattelse, at man bør afvise forslaget til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Nu bliver der sagt mange ting under sådan en debat, og for at det hele ikke skal blive glemt på et senere tidspunkt, vil jeg sige til ministeren, at jeg selvfølgelig har set, at tallene er faldet, og mange har jo diskuteret, hvorfor det er sådan, og jeg har fået mange henvendelser fra de ansatte.

En af de ting, jeg har fået, er en færgestatistik over overfarten, og af den kan man se, at der er en meget nøje sammenhæng mellem, hvor tit der sejles, og hvor mange passagerer der er. Det er næsten en selvfølge, at hver gang man begynder at skære ned, får man også færre biler, passagerer og tog med. Og dér er der jo mange i området – i hvert fald i Gedser – der har den opfattelse, at nedskæringen måske er foretaget bevidst fra DSB's side, fordi det er billigere at drive én færgehavn. Og deres postulat er, og det tror jeg også er rigtigt, at hvis man ikke havde nedgraderet færgeafgangene – ministeren kan jo få det at se, når vi behandler forslaget i Trafikudvalget – eller rettere sagt: hvis man havde gjort det modsatte, er der i hvert fald i tallene tegn på, at hvis man fastholder de samme færgeafgange, får man flere passagerer med.

Derfor vil jeg spørge ministeren, om ministeren kan af- eller bekræfte, at man med vilje eller med forsæt har prøvet på at nedgradere Gedser-Warnemünde- eller Gedser-Rostock-forbindelsen.

**Søren Hansen (S):**

Berlin er et økonomisk, kulturelt og trafikalt knudepunkt i Europa og vil sandsynligvis blive det i endnu større udstrækning i fremtiden. Det går jeg ud fra som helt givet at såvel DSB's direktion som DSB's bestyrelse er helt opmærksom på. Netop fordi det er et knudepunkt, er det også vigtigt, at mulighederne for i fremtiden at sikre forbindelserne til Berlin ikke nedbrydes, altså ikke noget med at brænde broer, ikke noget med at brænde spor og ødelægge de muligheder, der vil og bør være i fremtiden for at kunne etablere forbindelser til dette vigtige centrum i Europa.

Ministeren har været inde på, hvordan interessen for at komme til Berlin efter Murens fald er svinget fra at være meget stor i begge retninger til at svinde ind. Af de orienteringer, vi i Trafikudvalget har fået fra trafikministeren om dette her spørgsmål, fremgår det, at driftsudgifterne til den rute var godt 21 mio. kr. Der er altså ikke tale om forlydender, sådan som forslagsstillerne henviser til; det er ordentligt gennemarbejdede tal. Jeg har i hvert fald tillid til, at vi kan stole på de tal og også på de øvrige oplysninger, vi har fået – og som ministeren her har bekræftet – om, at der er plads til passage-rerne på den anden og slet ikke så tossedede forbindelse. Man når stort set frem samtidig og til en væsentlig bedre destination i Berlin. Det vil sige, at der rent faktisk spares et tilsvarende beløb, nemlig de godt 20 mio. kr.

Der er naturligvis veneration for enhver strækning og specielt en gammel strækning som den, der her er tale om, men der er også tale om nogle nye krav til direktionen og til bestyrelsen for DSB, som nu har fået en mere selvstændig position, og som har fået den melding med fra Folketinget, at de skal drive virksomheden effektivt, sundt og godt. Vi må gå ud fra, at DSB gør, hvad de kan for at leve op til det.

Der skal effektiviseres, der skal rationaliseres, og naturligvis helst uden at det går ud over servicen, men kravene om, at man skal leve op til moderne forretningsprincipper, ligger der. Det må der tages hensyn til fra ledelsens side.

Jeg synes i øvrigt af hensyn til den debat, der har været omkring denne sag, at det er vigtigt at understrege, at der ikke er tale om, at man nedlægger en bane. Der er tale om, at man omlægger en rute. Det giver en noget anden diskussion end den, der ville have været, hvis man havde nedlagt en bane. Det er noget, der besluttet her i huset, og ikke noget, der besluttet andre steder.

Efter min bedste overbevisning er der på nuværende tidspunkt ikke grundlag for at etablere ruten mellem København og Berlin over Gedser, men det vil der kunne blive i fremtiden. På denne baggrund kan Socialdemokratiet ikke støtte det fremsatte forslag.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Søren Hansen startede jo udmærket, jeg er i hvert fald meget enig i, at Berlin nok bliver et trafikknudepunkt. Det står også i beslutningsforslaget, og der står også, hvordan trafiknettet i fremtiden vil blive udbygget med forbindelser til de andre hovedstæder med midler fra EU.

Netop fordi Berlin får den status, den gør, mener både Enhedslisten og SF, at det er af afgørende betydning at beholde ruten som sådan. En grund, og det er endda en ny, står på forsiden af Ingeniøren, fredag den 3. november. Der står nemlig, at Statens Jernväger nu vil begynde at køre fra Stockholm over Storebæltsforbindelsen til Hamborg. Det vil altså sige, at der bliver flere om budet, og eftersom EU er opbygget, som det er, så kan man jo ikke sige nej til, at de svenske jernbaner begynder at køre på de danske spor. Det vil altså sige, at konkurrencen bliver hård i fremtiden.

Når svenskerne begynder at køre til Hamborg, så synes jeg ærlig talt, det er oplagt, selv om der ikke er nogen, der har tænkt over det, at DSB fortsætter med at køre til Berlin for på et tidspunkt at udbygge Berlin-ruten til det trafikknudepunkt, som det bliver. Det har i hvert fald noget med penge at gøre, men det kan man selvfølgelig spørge om under udvalgsbehandlingen.

Hr. Søren Hansen siger også, at der ikke er tale om nedlæggelse af baner. Jo, det er der. Det er der i hvert fald ifølge TV-Øst de to sidste aftener. Her har der også været socialdemokrater på skærmen, og i går var der et telefoninterview med trafikministeren, hvor der blev sagt, at DSB har planer om at nedlægge Nykøbing-Rødby-banen; de er så langt fremme, at sporene skulle op. Men det vil jeg nu tage koldt og roligt, for jeg ved, at det ikke er trafikministeren, der bestemmer alene; det er Folketinget, der skal give lov til det, hvis det skal blive sådan.

Men det har været fremme – også fra Socialdemokratiet.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg studser over hr. Søren Hansens meget subtile skelnen mellem, om man nedlægger en bane, eller om man omlægger en rute. Det, der er væsentligt for folk, er vel for søren, om man har en togdrift på området, så man er i stand til at komme med toget.

Skal det forstås sådan, at fordi der i øjeblikket pusles med at efterspørge interessenter til at drive en veteranbane på skinnerne, så skal vi være glade – og vi skal være glade og tilfredse alene, fordi skinnerne ikke bliver flået op i morgen. Det kan jeg altså ikke helt forstå.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Det skal forstås lige præcis, som det blev sagt: Sporene ligger der, og de skal blive liggende. Det var derfor, jeg sagde, de ikke skulle brændes; der skulle hverken brændes broer eller spor. De kunne jo bruges i fremtiden.

Ganske som jeg sagde det, så er det det, der er meningen, hverken mere eller mindre.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Venstre er enig i intentionerne i det beslutningsforslag, som her er til behandling. Venstres folketingsgruppe har allerede for nogen tid siden opfordret regeringen til at arbejde for, »at der snarest muligt genetableres en direkte og effektiv trafikforbindelse fra København over Gedser til Berlin«. Det har vi meddelt offentligheden. Det har vi meddelt ministeren.

Det var derfor med stor spænding, vi afventede ministerens besvarelse i dag. Ikke mindst på baggrund af den udvikling, der er sket, siden vi fra Venstres side umiddelbart efter, at Trafikministeriet traf beslutningen om at opgive den næsten 100-år gamle rute, rejste sagen første gang.

Det skete jo sidst i august for et års tid siden, i øvrigt et halvt år, før DSB fik større selvstændighed. Der er altså tale om en ensidig dansk beslutning truffet af trafikministeren, før lovforslaget om DSB's nye struktur overhovedet var fremsat og adskillige måneder før dets vedtagelse. Vi havde ikke bedt om den beslutning. Ingen i Folketinget havde mig bekendt ønsket den – tværtimod.

Siden beslutningen for mere end et år siden har der lydt mange protester, ikke bare fordi de lokale myndigheder måtte erfare beslutningen gennem medierne, men selvfølgelig først og

fremmest fordi mange frygter, at den vil føre til, at en stigende del af udviklingen går uden om Danmark.

Frygten har desværre vist sig at være berettiget. Ved at nedprioritere Danmarksvejen mellem kontinentet og Skandinavien har den danske regering signaleret til omverdenen, at Danmark ikke behøver at være det eneste hængsel mellem nord og syd.

Et halvt år senere havde svenske og tyske interesser fundet sammen om en ny kombineret jernbane og færgerute uden om Danmark og parallelt med den rute, som den danske regering ikke længere ville satse på.

Trafikministeren begrundet sin beslutning med, at der på det seneste har været et underskud på ruten, men i stedet for at nedlægge den så kunne man jo spørge, hvorfor passagertallet har svigtet. Svaret har man kunnet læse i køreplanerne, som i øvrigt var det eneste sted, hvor man reklamerede for ruten.

Af køreplanerne fremgik det, at rejsen mellem de to hovedstæder tog ca. 8 timer. Mange stop, lange pauser undervejs gjorde sammen med det nedslidte materiel sit til, at passagererne tog bilen, bussen eller flyveren i stedet for. At bruge 8 timer på at komme til Berlin svarer til en gennemsnitsfart på knap 50 km i timen.

Nu har trafikministeren lagt ruten om. Nu skal man have et herresving over Hamborg eller Lübeck, inden man når Berlin. Man skulle næsten tro, at Trafikministeriet ikke har opdaget, at Muren er faldet og grænsen til Østtyskland væk. Selv om man benytter de eksisterende ICT3-tog til Hamborg, tager det nu over 9 timer – næsten halvanden time mere – at nå frem til Berlin. I 1903, da ruten blev åbnet med damp-tog, var rejsetiden stort set den samme som i dag. Dengang tog det ca. 10 timer fra København over Gedser til Berlin.

Fra den 24. september i år har Trafikministeriet bragt os tilbage til starten af dette århundrede, hvor det hele begyndte. 380 km mellem København og Berlin tilbagelægges i 1995 med godt 40 km i timen. Ikke på cykel, men med tog. Hvis man forventer, at dette nye DSB-produkt får flere til at vælge toget frem for andre rejseformer, så må man vistnok have en speciel form for logik, men i betragtning af, at der nu også går rygter om et endnu større herresving – nemlig fra København over Padborg til Berlin – ja, så tror jeg faktisk også, at det er tilfældet.

Denne udvikling er ikke alene et tab for de berørte lokalsamfund eller hovedstæder. Det er

et tab for hele det danske samfund, at flere vælger vejen uden om Danmark. Med Berlins fremtidige status som Nordeuropas metropol og den kendsgerning, at Europas centrum er rykket længere mod øst, skal vi selvfølgelig hverken nedlægge jernbanelinjer eller togforbindelser. Vi skal tværtimod hurtigst muligt genoprette den skade, som er sket. Heri er vi enige med forslagsstillerne.

Men, for der er jo et men, hvordan det rent teknisk skal ske, må vi se at finde en fornuftig løsning på. Vi har i første omgang bedt trafikministeren om at komme med et realistisk udspil. Han ved, hvad vi har af muligheder.

Forslaget om at indsætte helt nyt IC3-materiel er tidligere blevet vurderet i Trafikministeriet. Og af svaret på udvalgs spørgsmål nr. 262 fremgår det eksempelvis, at den billigste IC3-løsning koster henved 300 mio. kr. plus en færge, og at der vil gå et par år, før togene kan være godkendt og leveret.

Det er altså ifølge Trafikministeriets vurdering både en meget dyr og en meget langsom løsningsmodel, forslagsstillerne lægger op til, for den koster nemlig over en halv milliard kr. og tager 2 år. Det er ikke tilfredsstillende. Derfor må vi nok realistisk sige, at hvis vi skal samle de nødvendige 90 mandater, så må vi arbejde på en billigere og en hurtigere løsning, og det tror jeg også sagtens kan lade sig gøre. Alene ved at tilrettelægge en stram køreplan uden unødige standsninger og ventetider vil man kunne spare megen tid. Det skal såmænd nok også vise sig muligt at finde noget tidssvarende materiel, hvis ministeren vil være lidt positiv. På den baggrund ser vi frem til en konstruktiv udvalgsbehandling.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Det er ikke helt nemt at forstå, hvad Venstres ordfører mener, men jeg vælger at forstå det sådan, at Venstre ikke kunne tilslutte sig forslaget. Venstre kunne end ikke driste sig til at sige, at dette her forslag har noget rigtigt i sig, og at man derfor gerne vil stille et ændringsforslag om for eksempel at bevare den nuværende rute. Så derfor vil jeg spørge Venstres ordfører, hr. Svend Erik Hovmand, om han er bekendt med, at Venstre har en folketingskandidat – valgt i Nykøbing Falster-kredsen – som udtaler sig om denne sag tidligt og silde, og som ikke er spor usikker i stemmeføringen, når han har radio og fjernsyn og aviser inden for rækkevidde.

Den Svend Erik Hovmand, jeg møder i den lokale presse, hører i den lokale radio og ser i fjernsynet, ryster ikke på hånden, han er ikke i tvivl om, hvad han skal mene i denne sag. Jeg vil derfor, for at undgå at vælgerne i Storstrøms Amt og til dels i Vestsjællands Amt fortsat skal leve i denne forvirrede tilstand, anbefale de to Svend Erik Hovmand'er, som oven i købet kommer fra det samme parti, at afstemme deres synspunkter.

Det bliver nok ikke helt nemt, for den Svend Erik Hovmand, jeg kender fra den lokale presse, ville med glæde tilslutte sig det forslag, der her er fremsat af SF og Enhedslisten, men jeg synes alligevel, at de to Venstrekandidater af helt samme navn skulle gøre et forsøg på at stemme deres synspunkter. Det synes jeg vælgerne har et naturligt krav på.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg må indrømme, at jeg forstod hr. Svend Erik Hovmands indlæg på en sådan måde, at han tilslutter sig vores forslag, men at han har nogle tekniske indvendinger imod det.

Til det vil jeg da sige, at det da ikke skal skulle os ad, om der står IC3-tog eller IC3-lignende tog. Det er ikke det, det kommer an på. Det, det kommer an på, er, at vi ønsker en højklasset bane, der giver en ordentlig service til dem, der ønsker at bruge den. Og med det indlæg, jeg hørte, så vil jeg da sige, at hr. Svend Erik Hovmand bagefter, når han nu skal mødes med de unge VU'ere fra amtet, med stor sindsro kan sige, at han har kæmpet for områdets videre udvikling.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Som det med al ønskelig tydelighed fremgik, så havde hr. Søren Hansen lavet en tale hjemmefra, som han absolut skulle have afleveret i dag. Og hans optagethed af at tale med andre personer her i salen under mit indlæg er jo undskyldningen for, at han ikke hørte efter, hvad jeg sagde. For det, jeg rent faktisk sagde, og det vil jeg da gerne til glæde for hr. Søren Hansen gentage, var, at Venstres folketingsgruppe enstemmigt har vedtaget at opfordre regeringen til at arbejde for, »at der snarest muligt genetableres en direkte og effektiv trafikforbindelse fra København over Gedser til Berlin«. Klarere kan det vist ikke siges.

Det, jeg så samtidig gør opmærksom på, er, at der selvfølgelig er nogle tekniske spørgsmål om, hvordan vi hurtigst muligt skal etablere den, hvor meget det må koste, og hvor lang tid det skal tage. Der er det, at vi lige så klart siger, at mange hundrede millioner kroner og 2 års ventetid er for voldsomt. Det er for meget og for længe. Vi vil gerne have en genåbning så hurtigt som muligt. Vi vil ikke vente 2 år. Og vi vil også gerne have den på et realistisk grundlag. Hvis hr. Søren Hansen ikke kan forstå det, så er han nok alene om det, for jeg tror, at resten har forstået det ganske klart.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg har naturligvis også Venstres pressemeddelelse af 21. september her. Det er jo rigtigt, som hr. Hovmand her har fremstillet det, at man vil arbejde for snarest muligt at genetablere en direkte og effektiv trafikforbindelse fra København over Gedser til Berlin. Så derfor kommer det, der bliver sagt fra Venstres side, selvfølgelig ikke bag på mig.

Jeg skal da også sige, at jeg har samme opfattelse som fru Jette Gottlieb. Hvis det er det, at man får nogle andre tog ind, der kører hurtigere, som altså ikke kører de dér berygtede 40 km i timen, så er vi da med på det. Det er ikke afgørende for os, at det er IC3-tog. Vi har nævnt dem som én af de muligheder, der kunne være, men kan vi blive enige om noget andet, så er det udmærket, bare toget ikke stopper hele vejen. Det er det, der gør folk irritable.

Hr. Søren Hansen er jo formand for Jernbanelrådet, og vi har lige fået et stykke papir om, hvorfor folk fravælger toget, og en af de ting, der nævnes heri, er, at nogle gange er toget for langsomt, og det er en ting, vi skal kigge på. Det vil være med til at give det løft på området. Vi er altså parat til at diskutere de tekniske ting og ligger ikke helt fast på vores eget forslag, som vi selvfølgelig føler er det rigtige.

Jeg har selvfølgelig også som medlem af Finansudvalget været med til at bevilge nogle nye IC3-tog, og jeg har da haft i bagehovedet, at de måske kunne bruges, når de er færdige. Det er slet ikke nogen dårlig idé. Det har trafikministeren også tænkt på, kan jeg se, så det er vi altså flere om.

Det, det drejer sig om for os, er jo selvfølgelig at få et flertal, som så vil være mod regeringen, men det vil jo i hvert fald være en fordel på det her område, for så er der et flertal for at genetablere ruten til sommerferien.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Den ene hr. Svend Erik Hovmand, ham, der sidder her i huset, her i salen, taler om, at nu skal denne forbindelse gennemføres snarest muligt, hurtigst muligt, men slutter så med at sige: Vi vil ikke tilslutte os det forslag, som SF og Enhedslisten har stillet. End ikke nu, hvor vi inden hr. Svend Erik Hovmands sidste indlæg fik at vide, at det da ikke var afgørende, om det var IC3-materiel, om det var den dyre løsning. Man kunne sagtens finde en billigere løsning, men end ikke det vil hr. Svend Erik Hovmand være med til.

Som sagt ville det altså være praktisk, hvis de to Venstrepolitikere koordinerede synspunkterne, for jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at den, jeg som sagt kender fra den lokale presse og radio, med kyshånd ville sige ja til både det første og det mere reducerede forslag, som der nu er tale om vi har på bordet. Ellers vil man jo heller ikke med troværdigheden i behold kunne tale om, at man snarest muligt og hurtigst muligt vil have genetableret forbindelsen mellem København, Gedser og Berlin.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Jeg kan høre på hr. Søren Hansen, at han stadig væk har problemer med det manuskript, han i går lavede hjemmefra, og at han ikke hørte efter, hvad der blev sagt. Nu synes jeg, at hr. Søren Hansen burde læse det fortryk, som kommer om føje tid, og så kan han jo sætte sig ind sagerne. Jeg føler ikke et behov for at gentage mig selv, men vil bare endnu en gang understrege, at kan vi finde en realistisk løsning på et billigere og hurtigere grundlag, sådan som jeg forstår, at der nu lægges op til fra forslagsstillernes side, ja, så er vi absolut parat til at se på det.

Jeg vil gerne sige til hr. Søren Hansen, når han taler om tvetydighed: Hvis hr. Søren Hansen er i tvivl om Socialdemokratiets holdning til denne sag, så har han absolut ramt et afgørende punkt i debatten. Jeg synes, at hr. Søren Hansen burde tale med alle de socialdemokratiske borgmestre, amtsborgmestre og tillidsfolk, der findes i Storstrøms Amt, i Vestsjælland Amt og langs banen til København, om denne sag. Så er jeg overbevist om, at hr. Søren Hansen vil finde ud af, at den tale, hr. Søren Hansen holder på sit partis vegne her i dag, er i diametral modstrid med de opfattelser, socialdemokratiske tillidsfolk har ude i den provins, som hr. Søren Hansen omtaler. Stor forskel.

Hvis man går ind i den socialdemokratiske gruppe, så vil man også dér kunne konstatere, at der er stor forskel i Socialdemokratiet, og så forstår jeg godt, at hr. Søren Hansen forsøger at bringe denne diskussion over i den anden lejr, for han dækker over de problemer, som Socialdemokratiet har i sit eget bagland omkring denne sag. Jeg kan godt forstå de socialdemokratiske borgmestre og andre, der siger: Hvorfor skal vi dog nedlægge en forbindelse til Berlin i en situation, hvor vi fra dansk side har kæmpet for at lukke op til Østeuropa?

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Det er til hr. Svend Erik Hovmand. Jeg står her og repræsenterer den socialdemokratiske folketingsgruppe, hvor der er fuldkommen enighed bag den tale og den indstilling, jeg har afleveret her fra talerstolen. Der er ikke tale om tvetungethed, der er ikke tale om at sige ét på den lokale hjemmefront og noget andet, når man kommer herind i salen. Her er tale om én melding fra Socialdemokratiet, som dækker alle dem, der er deltagere i den socialdemokratiske folketingsgruppe, herunder de folk, der er valgt i Storstrøms Amt.

Det, der er tale om fra hr. Svend Erik Hovmands side, er en tvetungethed. Jeg ved ikke, hvornår den tale fra Venstre er blevet skrevet – jeg synes også, det er temmelig uinteressant – men det ville være interessant at få den afstemt, sådan at der var tale om én melding, der var til at forstå, i stedet for at få én til gården og én til gaden.

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at Det Konservative Folkeparti støtter den opfattelse, at Berlin er og bliver en af de kraftfulde metropoler, hvorpå Europas fremtid hviler.

Der skal heller ikke herske nogen tvivl om, at Det Konservative Folkeparti vil arbejde for at være med til at sikre, at den politisk ønskede infrastruktur mellem de to hovedstæder er til stede.

Ej heller skal der herske nogen tvivl om, at Det Konservative Folkeparti igennem en helstøbt, sammenhængende og visionær transportpolitik stadig væk gør alt, hvad der overhovedet er muligt, for at regioner og landsdele på lang sigt ikke kobles fra eller udelukkes fra det vækstpotentiale, der måtte være i tiden.

Vedrørende den del af infrastrukturen, der varetages af DSB, ser Det Konservative Folkeparti positivt på den udvikling, DSB har for sig i de kommende år. Det var sammen med vor tidligere regeringspartner, at forhenværende trafikminister Kaj Ikkast tog initiativ til den lovgivning, som vi i Tingets sidste samling sammen med den nuværende regering besluttede os for, og som p.t. er gældende for DSB.

Intentionerne bag denne DSB-lovgivning har været at få DSB til bedre at kunne fungere i en liberaliseret verden, hvor en vis konkurrence ofte er til gavn for forbrugeren.

Privatiseringen af DSB har selvfølgelig også medført visse ændringer. En af dem er forholdet mellem Folketinget, det vil sige det politiske beslutningsgrundlag, og det, der kan betegnes som den daglige drift. Det Konservative Folkeparti er derfor af den overbevisning, at medmindre politisk fastlagte og dermed samfundsmæssige transportopgaver ikke bliver opfyldt, så skal vi fra politisk side afholde os fra at rende og blande os i det, der må betegnes som driftsmæssige anliggender.

Afgørende for os i denne sag er derfor, om den midlertidige ændring af jernbaneforbindelsen mellem København og Berlin er en samfundsmæssig transporttruende beslutning. Det tror jeg ikke den er. Vel vidende, at Berlin inden føje år vil fremstå som Tysklands hovedstad og dermed et potentielt vigtigt samfærdselspunkt, så er dette trods alt ikke en udvikling, der kommer fra den ene dag til den anden.

Derfor er jeg også med de oplysninger, jeg har, overbevist om, at de driftsmæssige dispositioner, DSB i denne sag har truffet, er af en sådan karakter, at det politiske ønske, nemlig en acceptabel samfærdsel mellem de to byer, er opfyldt.

Der vil selvfølgelig altid i en sådan sag være nogle, der føler sig tilsidesat her og nu, men som landspolitikere må vi leve med de dilemmaer, det giver at skulle arbejde fremadrettet.

I Trafikudvalget har jeg noteret mig en rimelig stor interesse for sagen, og med reference til det for nærværende fremlagte materiale kan jeg konstatere, at vi stadig væk har samfærdsel med tog fra København til Berlin, at rejsen nu kan foretages på forskellige tider af døgnnet, og at rejsetiden i øjeblikket begrænses af igangværende sporarbejder på strækningen. Desuden er der en række indikationer på, at vi allerede i de kommende år vil se en række tidsmæssige ændringer i positiv retning på netop omtalte rute.

Dermed er ikke sagt, at der ikke sagtens kunne skabes meget bedre forbindelser til Tysklands fremtidige hovedstad. Det kan der. Det mest positive tiltag for en god togforbindelse mellem Skandinavien's hovedstad København og Berlin ville så absolut være en fast forbindelse over Femer Bælt. En sådan fast forbindelse vil både have en god og positiv effekt på den Lolland-Falster'ske region samt muliggøre en opkobling til de svenske højhastighedstog. Det vil Det Konservative Folkeparti gerne arbejde for.

Men så visionært og fremsynet er dagens beslutningsforslag ikke, og da det er dette, vi skal tage stilling til, må jeg meddele forslagsstillerne, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg må give hr. Stefan G. Rasmussen ret i én ting. Det er nemlig rigtigt, at det her forslag ikke er så visionært, som man tilsyneladende havde håbet på i Det Konservative Folkeparti, hvor man regner med, at det her problem bliver løst omkring år 2020 – hvis der nogen sinde bliver flertal for en fast forbindelse på Femer Bælt. Nej, så langt er vi ikke. Det er jeg ærligt talt ked af. Vi har heller ikke afgjort, om vi vil have en fast forbindelse – hvad jeg ikke tror, vi vil – men jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Stefan G. Rasmussen: Når nu KU'erne med TV Øst og hele ballitjavsens tager hele vejen ned med tog og demonstrerer mod DSB og andre, har KU så en anden politik end den, De Konservative har? Ville det dog ikke være rart, hvis man ligesom afstemte tingene?

Når hr. Kaj Ikast så sent som i går gik ud og sagde, at skinner og sveller og ditten og datten mellem Nykøbing og Gedser i hvert fald ikke kommer op – det var lige før, at det igen skulle koste en trafikminister hovedet – hvad er det så, man vil hos De Konservative?

Så siger hr. Stefan G. Rasmussen, at DSB er blevet privatiseret.

Det har jeg aldrig opdaget. Jeg var lige ved at komme til at bande. Jeg har dog aldrig opdaget, at DSB skulle være privatiseret. Det er rigtigt, at rederiet og busserne er udskilt, og at DSB har fået en bestyrelse, er også rigtigt – det har jeg selv været med til at sørge for. Men så vil jeg også godt have en synlig bestyrelse, hvis jeg endelig skulle sige noget. Men det har ikke noget med privatisering at gøre.

Det, der ligger i forslaget, er, at man fra Finansudvalgets side er med til at dække det underskud, der er. Hvorfor det, kunne man så spørge. Svaret er, at det jo ikke er usædvanligt. I Finansudvalget var der i dag en ansøgning på 10 mio. kr. Jeg har sagt, at der i sidste uge var en ansøgning om 4 IC3-togsæt. Så det er en meget normal måde at gøre det på, og det er ikke for at give DSB tæsk for dette her. Det er for at prøve på at hjælpe og se, om det ikke kunne komme til at fungere.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Til hr. Tommy Dinesen: Det er rigtigt, at vi har en velfungerende og inspirerende ungdomsorganisation i vort parti – det måtte man ønske at andre partier også havde – således at vi derfra kan få det, der skal få os til at tænke på den tid, hvor de kommer til. De har nok haft en god tur, vil jeg tro.

Vi vil også prøve at samordne det, men her har vi altså med en grænsesituation at gøre, som jeg mener at jeg redegjorde udmærket for i min ordførertale. Men jeg synes, det er interessant at høre, at hr. Tommy Dinesen nu overvejer, at vi måske netop kunne skaffe en bedre forbindelse til Berlin – til det kraftcenter, der er dernede – ved en fast forbindelse. Det ville da være interessant. Det, der skiller os, er måske bare, hvilken retning den skal tage; eller om den bare skal – i hvert fald til at starte med – indeholde tog. Den diskussion vil jeg glæde mig meget til.

Med hensyn til spørgsmålet om DSB og den synlige bestyrelse kunne det måske være en god idé, om man fra SF's side netop her henvendte sig – hvis man vil acceptere, at det er et driftsmæssigt anliggende – til DSB's bestyrelse. Man kunne jo stille dem spørgsmål om, hvorfor de har nedlagt togstrækningen, og så dér få det begrundet. Så kunne Børge Munk Ebbesen måske besvare dette bedre, end jeg kan.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er meget godt at rose KU'erne for deres fremsyn og så gøre det modsatte af det, de gør.

Det, jeg godt kunne tænke mig at spørge om, er: Kan der blive et flertal mod regeringen? Det kunne være interessant, hvis det var tilfældet, for det er den eneste måde, man kan tvinge regeringen på i denne sag. En af de ting, jeg vil stille spørgsmål om, så snart vi kommer i Trafikudvalget igen, er, om der er mulighed for at



få støtte gennem den østhjælp, der er. LetLine, som også blev drevet af DSB, fik støtte, fordi det gik på at yde hjælp til at sælge vores varer bedre, og at trafikken til det gamle Østeuropa skulle gøres bedre osv. Det vil jeg godt undersøge.

Hvis nu man kunne få støtte til at dække det underskud, der er på 10 mio. kr., vil De Konservative så være med til at danne flertal mod regeringen?

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Det er en skam, at der ikke er flere herinde, nu hvor hr. Tommy Dinesen har tilbudsvarerne ude, således at vi måske kunne få lavet om på tingene.

Det er da fristende at lave et flertal imod regeringen. Det skal jeg ærligt indrømme. Det er meget fristende. Men helt ærligt så tror jeg, at vi i vort parti helst vil gøre det i forbindelse med en sag, der er lidt mere kød på. Som jeg sagde, mener vi rent trafikpolitisk, at vi her har med en sag at gøre, hvor vi er ude i et driftsmæssigt anliggende. Det kan godt være, at hr. Dinesen mener, at der er forskel på Venstre og De Konservative i den sammenhæng. Lad mig så gøre opmærksom på, at vi er to selvstændige partier, der har ret til at have hver sin mening om tingene, men vi er også to selvstændige partier, der mange gange har været i stand til at samarbejde, således at vi kunne træffe nogle beslutninger i den retning, vi mener det skal gå.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hvor meget kød, der er på sagen, afhænger nok af, hvor man er valgt. Jeg er trafikpolitisk ordfører – ikke for Storstrøms Amt, men for hele landet, og derfor prøver jeg på at se det i en vis helhed.

Men hvis nu man tog en anden sag, f.eks. en af dem, som hr. Stefan G. Rasmussen har gjort sig til talsmand for, nemlig at andre rederier skulle have lov til at sejle på HH-Linjen, så har jeg da ikke hørt, at det skulle være en mindre sag, hvor man ikke gerne ville være med til at sørge for et flertal imod regeringen. Det er ikke, fordi vi har en speciel foregning her. Det var for at høre, hvordan det foregår oppe i pastoratet, oppe i det nordlige, hvor hr. Stefan G. Rasmussen vistnok er valgt.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Det er rigtigt, at mit pastorat ligger et eller andet sted oppe i det nordlige, men det er således, at jeg er valgt i hele Københavns Amt, og det går altså hele vejen rundt. Det er også rigtigt, at jeg har ført mig rimelig godt frem i en sag om fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Men hr. Tommy Dinesen har ikke hørt ordentligt efter. Hr. Tommy Dinesen har ikke læst tingene ordentligt, for det er ikke alene den fri konkurrence, der er interessant, sagen er taget op i et ønske om at prøve at få sikret, at hele denne region får det vækstpotentiale, som den står for at skulle have inden for de næste par årtier. Jeg tror ikke på, at den enkelte stiforbundelse til Sverige er nok. Derfor tænker vi lidt større. Det kan da godt være, at talen en gang imellem falder således, at det kan henføres til det, der tidligere har været praktisk inden for det trafikpolitiske, og at man måske tænker rent lokalpatriotisk. Men jeg vil sige til hr. Tommy Dinesen, at den tid er ovre.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Ikke fordi jeg egentlig skal sige noget, for vor ordfører gør det meget bedre, end jeg kan gøre det, men jeg fik et direkte spørgsmål af hr. Tommy Dinesen. Til det vil jeg gerne sige: Når jeg får meddelt, at en jernbanestrækning bliver pillet op, og at det er besluttet af en bestyrelse for DSB, så vil jeg sige, at det ikke kan lade sig gøre, uden at ministeren har givet bestyrelsen sin tilladelse. Det drejer sig i givet fald om nedlæggelse af de baner, som vi har et forlig med ministeren om i hvert fald til og med 1998. Derfor kunne jeg tillade mig at sige uden at have spurgt vor ordfører: Det er ganske utænkeligt, for man kan ikke begynde at hive jernbaner op med sveller og skinner og det hele og sætte dem ind et andet sted, hvis forligspartnerne ikke er orienteret.

Jeg vil håbe, at ministeren vil gå herop og bekræfte, at det, der er kommet fra bestyrelsesmødet sidste fredag om nedlæggelse af denne jernbane, hævelse af jernbaneskinne og fjernelse af svellerne, er en and, der er sluppet ud – eller er det virkelig noget, ministeren har givet tilladelse til? Det vil undre mig såre, hvis dette er tilfældet, så længe vi har en aftale mellem Venstre, De Konservative og regeringen på et så vigtigt felt.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hvis jeg skal forstå sammenhængen i den konservative politik, så er man imod, at man fjerner sveller og jernbaneskiner, men man er ligeglad med, om der kører tog på dem, for det er jo dét, der reelt bliver tilfældet på strækningen mellem Nykøbing og Rødby. Det, der har være fremme i dagspressen, er, at man vil lade ét – muligvis to – tog, måske fra Lollandsbanen, køre der én gang om dagen, for så kan man sige, at man ikke har nedlagt banen. Det er en af de ting, der også har været fremme i dette her.

Så vil jeg sige, at jeg ikke vil svare på hr. Stefan G. Rasmussens argumentation for HH-linjen, for det, der kommer frem, er, at man tilsyneladende ikke går ind i en sag for at få et flertal. Men det er da det, både Enhedslisten og SF gør i denne sag. Det er da for at få et flertal for en sag, som vi mener er rigtig at gennemføre. Det troede jeg også hr. Stefan G. Rasmussen mente med hensyn til HH-linjen.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Det skal hr. Tommy Dinesen nu ikke være bange for at jeg ikke gør. Det kan være, at min metode er lidt anderledes. Så det glæder mig meget at se, at hr. Tommy Dinesen måske vil modarbejde det initiativ, der kunne være deroppe, for jeg er næsten sikker på, at vi dér på en eller anden måde har fælles interesser; om ikke andet kan vi i hvert fald sørge for, at der er nogle mennesker, der kommer i arbejde.

Jeg kender også til Sømandsforbundet og de ønsker, der ligger dér, for at man, i hvert fald indtil vi får lavet en fast forbindelse deroppe – det vil nok blive efter hr. Tommy Dinesens tid – vil få lidt ekstra færger.

Med hensyn til at pille jernbaner op og ikke tro på, at der skal køre tog på dem, må jeg sige til hr. Tommy Dinesen, at han må prøve siden hen at læse, hvad det var, jeg sagde i min ordførertale. For jeg tog stilling til det, vi behandler her, nemlig beslutningsforslaget om genoprettelse af togforbindelsen København-Gedser-Berlin. Vi ved ikke, hvad morgendagen bringer af udvikling. Det er også tidligere blevet sagt af andre ordførere, at det er muligt, at vi skal finde andre veje. Det, vi mener her i øjeblikket, er, at dette med at sikre, at forbindelsen er intakt, at den er til stede, og disse ting, der ligger i beslutningsforslaget, er af det, vi kalder driftsmæssig karakter.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg vil godt starte med at sige, at jeg er meget enig med den konservative ordfører om dette her. Det er trist, at det har vist sig nødvendigt at nedlægge ruten fra Gedser til Berlin. Det tror jeg ikke der er nogen der ikke beklager – vi er også kede af det. Men jeg synes, den forklaring, der er kommet på, hvorfor det er sket, er rigtig. Der er ikke økonomisk basis for at forsætte, og spekulationer om, hvad DSB eventuelt kunne have gjort for flere år siden, hvis de havde haft pengene til det, dvs. hvis Folketinget havde bevilget pengene til det, mener jeg faktisk er for sent at drøfte nu. For det er og bliver spekulationer.

Til gengæld vil jeg gerne se nedlæggelsen af ruten i et videre perspektiv. Det er DSB, der varetager den kollektive togtrafik i Danmark – altså ikke i udlandet, men i Danmark. Sidste år vedtog Folketinget at give DSB en mere selvstændig stilling. DSB fik en administrerende direktør, og DSB fik en bestyrelse sammensat af personer med erfaring fra det private erhvervsliv. Meningen med den konstruktion, som vi støttede dengang, og som vi støtter nu, var bl.a. at give DSB vide rammer for driften af den kollektive togtrafik, og det, vi ser i dag, er et resultat af det. Man skærer en urentabel rute væk, og det har vi altså givet DSB lov til at gøre.

Men det rejser spørgsmålet, om ikke DSB med sin nyvundne relative frihed på sigt vil nedlægge flere togruter og udelukkende satse på rentable ruter. For ikke at sige det virkelige frække, at visse ruter, som man endnu ikke kender den fulde rentabilitet af, vil komme til at præge hele den kollektive togtrafik i Danmark. Det tror jeg nemlig vil ske, og jeg vil gerne give et eksempel på det: Trafikordførerne husker måske rammeaftalen om DSB fra sidste års finanslov. Her aftalte man, at man, når DSB's togdrift over Storebælt bliver sat i gang, vil give DSB en rabat på brugerbetalingen de første halvandet til to år, togene kører over Bæltet. Derefter skal DSB brugerbetale knap 1 mia. kr. om året. Nu er Det Radikale Venstre som bekendt ikke deltagere i Storebæltforliget, og det giver en vis frihed til at mene noget om det. På den anden side kunne jeg godt en gang imellem ønske mig, vi havde været med, for så havde vi måske fået indflydelse på, hvad der skete, men sådan var det altså ikke.

Min pointe er kort og godt, at den brugerbetaling på næsten 1 mia. kr., som DSB og dermed togpassagererne skal betale for at køre over Bæltet, er for stor, og vores analyse er, at hvis

DSB fik lempeligere vilkår for at brugerbetale Storebæltsforbindelsen, ville det kunne gavne den kollektive togtrafik i Danmark, som vi af miljømæssige grunde så gerne vil have.

Jeg vil derfor gerne markere Det Radikale Venstres holdning til brugerbetaling af togdriften over Storebælt – og jeg mener, der er en sammenhæng mellem hele DSB's økonomi og nedlæggelsen af den omtalte rute: Vi mener, at DSB's brugerbetaling over Storebælt skal sættes ned eller helt forsvinde til gavn for den øvrige kollektive trafik i Danmark. Og for at foregribe, at nogen kommer op og siger, at så skal brugerbetalingen for bilkørsel over Storebælt også sættes ned, vil jeg som udgangspunkt sige, at det mener jeg ikke den skal.

Vores mål er at gøre det så attraktivt som muligt at køre med tog samt at flytte godstrafikken over på skinner, og det gør man bedst ved at gøre togdriften så attraktiv og billig, at brugerne kan se fordelene ved at tage toget.

Jeg mener, vi skylder miljøet det. I øjeblikket oplever vi et boom i biltrafikken med alt, hvad der følger i form af dårligere trafikmiljø, CO<sub>2</sub>-målsætningen, der ikke kan holde, en markant stigning i antallet af trafikofre, øgede sundhedsudgifter osv. Der er en sammenhæng mellem nedlæggelsen af Gedser-Berlin ruten og DSB's samlede økonomi. Det har vi taget konsekvensen af i denne sag, og vi kan ikke støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det var så et indlæg om Storebæltsforbindelsen. Sidst vi havde en forespørgsel om det, fremsatte SF et lignende forslag. Det fik vi i hvert fald ikke De Radikale med på. Det kan man så konstatere.

Må jeg så ikke godt sige, at når der bliver sagt fra De Radikales side, at urentable ruter skal nedlægges, fordi man nu har fået en bestyrelse, så betyder det i hvert fald en ny politik. De eneste jernbaneruter, der giver overskud i dette land, er Helsingør-København og ruten fra Odense til Århus, så skal resten altså nedlægges.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Det er jeg sådan set ikke uenig med hr. Tommy Dinesen i, og DSB er jo også en underskudsforretning og vil antagelig være det i lang tid fremover, men jeg mener, at den kollektive trafik i Danmark ville vinde ved, at man begyndte at diskutere spørgsmålet om brugerbetaling over

Storebælt, for stort set alle de beslutninger, jeg kan øjne i horisonten for DSB's vedkommende, kommer til at hænge sammen med det kæmpe beløb, DSB skal brugerbetale i den forbindelse, og det kan ikke undgå at påvirke den kollektive trafik.

**Aage Brusgaard (FP):**

Også vores ordfører på dette område er til et andet møde. Det har så den fordel, at jeg vil prøve at holde mig til sagen, og det har også den fordel, at der ikke er lokale interesser i talen. Det har også yderligere den fordel, at talen ikke er blevet lavet i går eller hjemmefra.

Jeg har en indvending til selve teksten. Der står: »Folketinget pålægger regeringen, at der efter forhandling med Deutsche Bundesbahn genoprettes togdrift på strækningen . . .« osv. Jeg synes, det er en forkert formulering, for man kunne jo komme i den situation, at Deutsche Bundesbahn faktisk ikke ønsker, at der skal etableres den baneforbindelse, og så kan regeringen vel heller ikke fuldføre det. Det er der ikke taget højde for i ordvalget.

Men ellers vil jeg kort sige, at Fremskridtspartiet ikke vil være med til at pålægge DSB nye ruter. Det er sådan, at hvis vi pålægger DSB nye ruter, der giver underskud, vil det samme folketingsflertal året efter pålægge DSB besparelser af samme omfang. Vi har rent faktisk tillid til, at DSB's bestyrelse og ledelse følger med i prognoser, og hvad der nu skal til for at vurdere, hvornår man stopper eller opretter nye forbindelser og nye ruter. Det mener vi egentlig ikke at Folketinget er allerbedst til. Vi har nogle, der er bedre til at finde ud af, hvad der er ret og rimeligt.

Vores tommelfingre vil altså pege nedad, hvis det kommer til en andenbehandling.

**Jette Gottlieb (EL):**

Når SF og Enhedslisten har fremsat dette forslag, er det ikke for at score billige lokale point. Det er heller ikke, fordi vi ser en særlig hensigt i at bringe folk hurtigt til Berlin. Det er heller ikke, fordi vi ønsker at blande os i rent driftsmæssige – og jeg understreger rent driftsmæssige – beslutninger, som DSB måtte træffe. Derimod er forslaget for Enhedslisten først og fremmest en del af en overordnet trafikpolitisk prioritering.

Vi har med bekymring set, hvordan man træffer beslutninger, der indskrænker jernbanenettet ikke bare på Gedserbanen. Et andet aktu-

elt eksempel er truslen mod Løgstør godsbane, og der er rigelig med historiske eksempler fra de sidste tyve år. Til gengæld ser vi nu kræfter, som ønsker at genetablere sydgående banestræk fra Tønder. Måske er trækvinden ved at vende.

I forhold til Gedserbanen har man under alle omstændigheder tænkt bagud og ikke fremad. At nedlægge København-Gedser-Berlin-forbindelsen på et tidspunkt, hvor Berlins betydning som centrum er stærkt voksende, hvilket også bekræftes af de parallelt truffne svenske beslutninger, er ikke fremsynet. Man har dermed også givet et trafikpolitisk signal, som er på kollisionskurs med målsætningerne i »Trafik 2005«, for alternativet til at tage toget København-Gedser-Berlin er jo ikke automatisk, at man i stedet kører over Hamburg eller den hastigt oprettede Lübeckforbindelse. Nej, chancen for, at man, hvis det er muligt, vælger bil eller den væsentlig mere attraktive rute over Sverige, er noget større.

Dermed kunne man, hvis man led af paranoia, nemt få den opfattelse, at beslutningerne var led i et nøje tilrettelagt komplot med det formål at svække dansk jernbanetransport til fordel for svensk plus en øget bilisme. Det er, komplot eller ej, i hvert fald det sandsynlige resultat.

Derudover er der de omfattende konsekvenser for lokalområdet søndenstrøms, både hvad angår aktivitetsnedgangen som følge af nedlæggelsen, og hvad angår forringelserne af de lokale muligheder for udbygning af skinnertrafikken, hvis fornuften eller sågar måske beslutninger her i Tinget engang skulle gøre noget sådant muligt.

Vi ser i hvert fald nogle perspektiver i vores forslag. For os vil det være udtryk for en meget positiv begivenhed, hvis lokalpolitiske interesser og overordnede trafikpolitiske prioriteringer til fordel for den skinnerbårne kollektive trafik går op i en højere enhed, således at der kan skabes et flertal for det her fremsatte forslag.

#### **Irene Sønderby (CD):**

SF og Enhedslisten vil have genoprettet togforbindelsen København-Gedser-Berlin. Ruten blev ved overgangen til vinterkøreplanen i år nedlagt pr. 24. september 1995. Baggrunden for at nedlægge ruten var faldende passagertal. Trafikministeren har netop repeteret tallene i dag, og der er tale om en kraftig tilbagegang. Altså sund fornuft fra DSB's side, hvor de har levet op til det forretningsmæssige ansvar, der var lagt op til i den beslutning, der med stort flertal blev vedtaget her i denne sal i foråret.

Der er ikke tale om at afskære togtrafikken mellem København og Berlin. Det er stadig muligt med ruten via Hamburg at rejse med toget fra København til Berlin – i øjeblikket med en forlænget rejsetid på godt en time. Allerede senest fra udgangen af 1997 vil forbindelsen via Hamburg, når man har færdiggjort sporarbejdet mellem Hamburg og Berlin, være hurtigere end ruten over Gedser.

Derfor kan CD ikke støtte beslutningsforslaget.

#### **Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at besvare et par af de spørgsmål, der er stillet.

Hr. Tommy Dinesen spørger, om det er med vilje, DSB har nedprioriteret Gedser-Warnermunde-overfarten. Dét kan jeg kun sige, at alle tal og alle de overvejelser, der har været gjort i årenes løb, har vist, at der skulle så store investeringer til at modernisere den jernbanelinje, at det ikke ville kunne forrente sig med nogen som helst fornuft. Derfor bør man naturligvis stille sig det spørgsmål ikke mindst i DSB's bestyrelse: Er det rigtigt, at vi med skatteyderfinansierede tilskud skal transportere passagerer ad en bestemt rute til Berlin? Svaret er efter min bedste opfattelse det, som DSB's bestyrelse er kommet til, og det er: Nej, vi må gøre det så rentabelt og rationelt som muligt.

Hr. Svend Erik Hovmand er ikke særlig imponeret over, at gennemsnitshastigheden er 40 km/t. Det er jeg bestemt heller ikke. Imidlertid tror jeg, det er rigtigt at se fremad.

Hr. Stefan G. Rasmussen var inde på, at vi skulle have perspektiv og fremadrettethed i vore diskussioner og beslutninger om trafikpolitik. Jeg vil gerne sige til hr. Stefan G. Rasmussen, at jeg er fuldstændig enig i de synspunkter, der kom fra den konservative ordfører, der gik på, at hvis vi ser fremadrettet, vil diskussionen formentlig komme til at handle om, hvorledes man kan etablere en effektiv trafikforbindelse fra København til Berlin og andre storbyer via en fast forbindelse over Femer. Det er klart, at etableres der en sådan fast forbindelse over Femer, er der betydelig bedre muligheder for en effektiv transportkorridor ad den vej; netop den vej, som også togene til Berlin i dag vil benytte, men – indtil en fast forbindelse måtte blive en realitet – pr. færge.

I øvrigt mener jeg, det er rigtigt at gøre opmærksom på, at DSB Rederi i samarbejde med det tyske statsejede rederi, DFO, netop har

lanceret planer om at modernisere færgeoverfarten, således at der bliver halvtimes afgang på færgeoverfarten Rødby-Puttgarden, og det vil naturligvis også kunne forbedre togdriften ganske betragteligt, hvis det bliver en realitet, hvad jeg da naturligvis håber at det gør.

Dertil kommer, at man skal være opmærksom på de meget store investeringer, der foretages fra tysk side. Det er sådan, at den tyske regering har fremsat og fået vedtaget et forslag om, at der etableres en magnetjernbane mellem Hamborg og Berlin, der vil køre den strækning ufattelig hurtigt og effektivt; en investering, der løber op i den nette sum af 35 mia. kr. Men det betyder altså, at sigtet med toginvesteringerne i Tyskland først og fremmest er at forbedre strækningen Hamborg-Berlin.

Til hr. Kaj Ikastrs beroligelse, inden han både får pillen skinner op og får trafikministeren fjernet osv., skal jeg bekræfte, at nedlæggelse af togdriften fra Nykøbing Falster til Gedser kræver lovforslag, der vedtages i Folketinget. Yderligere kræves der også lovforslag, hvis man skulle pille skinnerne op. Det vil sige, at der er sikkerhed for, at det ikke er noget, som trafikministeren beslutter hen over hovedet på andre, heller ikke DSB's bestyrelse, men at det er Tinget her, der træffer beslutning herom.

#### Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt sige tak til ordførerne. Selv om de ikke kom med et flertal til beslutningsforslaget, er jeg dog ikke så pessimistisk, for jeg tror, at kunne vi finde ud af et eller andet undervejs, var der måske en mulighed, når også ministeren erkender, at 40 km/t i hvert fald er i underkanten; så er vi ved at nå et stykke vej i hvert fald.

Jeg har stillet spørgsmål til de forskellige ordførere undervejs, så jeg er fri for at gøre det nu. Jeg vil godt tage nogle generelle punkter op, og det er noget af det, vi vil arbejde videre med. Jeg mener, man skal arbejde videre med denne sag; jeg tror nemlig, det er en god sag, og jeg mener, det er det rigtige, at vi stadig væk har tog til Berlin, for fremtiden er Berlin. Det er der ingen tvivl om.

Derfor vil vi selvfølgelig også prøve på at finde ud af, om det ikke er rigtigt, at hvis svenskerne går i gang med at køre på Hamborgruten og tager danske passagerer op, så ryger noget af rentabiliteten for DSB, for jeg tror ikke på, at der er plads til to landes jernbaner. Man kan også tænke sig, at der er andre, der vil til at køre her, hvilket de har lov til, og derfor tror jeg, det er

bedre at satse på Berlin, selv om det måske koster nogle penge i starten.

Som sagt vil jeg også godt prøve på at finde ud af, om der er noget at gøre med hensyn til østhjælpen. Det var en idé, jeg fik i går, så den er forholdsvis ny, men er der noget at hente dér, og kunne vi finde pengene, tror jeg såmænd heller ikke DSB siger nej.

Jeg vil sige, at de ting, der har været generelle for dem, der har været imod – jeg tror forresten ikke engang, regeringen ville være imod forslaget, hvis det var sådan, at vi kunne finde penge et andet sted – er: Nu har vi fået en bestyrelse; Folketinget skal ikke blande sig; det skal være rentabelt. Så må jeg sige, at det har vi hørt utallige gange før, indtil en trafikpolitisk ordfører eller et folketingsmedlem lige pludselig får et ubehageligt problem i sit område inden for den kollektive trafik. Der kan man så tage HH-linjen igen. Hr. Kaj Ikast ville jo have, at trafikministeren skulle gå af, fordi der var noget, der ikke var i orden osv.

Hver gang der politisk er noget, der går én imod, vil man selvfølgelig tage det op. Det vil jeg da også, og jeg har da også sagt fra denne talerstol, at selv om man har en bestyrelse i DSB, er det ikke sådan, at SF på sine politikpunkter siger: Vi har en bestyrelse, nu gør vi ikke noget mere. Hvorfor skulle vi så vælges? Hvorfor skulle vi så sidde her? Selvfølgelig skal vi diskutere og kæmpe for det, vi synes er rigtigt, uanset om der sidder en bestyrelse eller ej, og uanset hvilket flertal der er her i Folketinget.

Sådan tror jeg det vil blive ved med at være, og det håber jeg også. Noget af det mest rigtige, hr. Ole Donner har sagt i sin tid, er, at han vil blive ved med at blande sig. Vi kan da ikke bare sige, at fordi der er en bestyrelse – og vi ved, at vi kommer med 4 mia. kr., tror jeg det er, til DSB om året – så vil vi søreme ikke blande os, men nu får I de penge.

Selvfølgelig skal vi tage det op. Det er da derfor, vi er valgt. Folk har en tro på, at når de kommer til de folkevalgte, så tager de tingene op, for det er derfor, vi er der, og det vil jeg i hvert fald blive ved med på de her områder. Det vil SF også blive ved med.

Lad mig slutte af med det dér med, at det giver underskud at køre på Berlin. Ja, men som jeg sagde til fru Vibeke Peschardt: Det gør samtlige ruter undtagen Helsingør-København op til Århus. Vi kan jo ikke nedlægge samtlige ruter i det her land. Det vil vi ikke fra SF's side. Vi vil have den kollektive trafik. Derfor går vi ind for,

at den kollektive trafik får et tilskud, og derfor går vi også ind for, at vi selvfølgelig blander os, når der er behov derfor.

Vi mener altså, at DSB skal have det tilskud, og vi mener også, at den kollektive trafik skal være bedre, og det her var så en del af det.

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Jeg vil såmænd bare sørge for, at hr. Tommy Dinesen ikke har det for skidt, når han tager hjemad nu med togene, selv om vi kører i hversin retning.

Men det at gå ind og holde øje med ting, således at de opfylder de politiske intentioner, at gå ind og eventuelt sige, at her er der en direktion eller en bestyrelse, der ikke lever op til det, som vi ønsker, er også at blande sig.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Det er såmænd kun for at pege på en – tror jeg – lille misforståelse. Dem har der i øvrigt har været en række af i debatten her. Jeg tænker eksempelvis på hr. Søren Hansens helt udokumenterede påstand om, at vi skulle sige ét det ene sted og noget andet det andet sted. Det er der selvfølgelig ikke tale om.

Men med hensyn til denne her diskussion omkring bestyrelsen: Det er vigtigt for mig at understrege, at beslutningen om at nedlægge ruten fra København til Berlin blev truffet for mere end et år siden i Trafikministeriet. Den blev truffet i august/september måned for godt et år siden.

Loven om styrelsen af DSB blev vedtaget et halvt år senere. Lovforslaget blev fremsat i midten af januar måned, og noget senere blev det så vedtaget. Denne beslutning er altså truffet af trafikministeren ovre i Trafikministeriet og ikke i lyset af det lovforslag, som senere blev fremsat og vedtaget i Folketinget. De to ting har sådan set ikke noget med hinanden at gøre, men selv hvis de havde, så er loven jo sådan indrettet – det fremgår af § 2, stk. 2 – at trafikministeren for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn kan give direktiver for udøvelse af virksomheden DSB.

Dermed er det jo altså også slået fast, at selv om vi har fået den lov – og jeg mener, at intentionen i loven selvfølgelig bør følges – så er det jo altså ikke udelukket for Folketinget og ministeren at sige til DSB: Jamen vi ønsker, at den dér rute, eller den dér havn, eller hvad ved jeg,

skal køre på den eller den måde. Det er der stadig væk muligheder for.

(Kort bemærkning).

**Søren Hansen (S):**

Hr. Svend Erik Hovmand prøver nu at påstå, at der er tale om misforståelser. Jeg ser sagen som værende meget klar og meget tydelig. Der er ikke tale om udokumenterede påstande om Venstres dobbeltspil i denne sag. Man siger ét til gården, ét til gaden, ét, når man er hjemme hos vælgerne, og et andet, når man kommer herind, hvor man i dag har haft muligheden for klart og tydeligt at tilslutte sig et forslag. Venstre går og siger ét hjemme i Storstrøms Amt, men når det siges, at vi fra forslagsstillernes side er indstillet på at reducere omkostningerne, at køre med billigere materiel osv., så tilslutter Venstre sig end ikke det. Man tilslutter sig ikke et forslag om at bruge masser af nye skattekroner på at opretholde denne rute.

Så spørgsmålet om misforståelser og spørgsmålet om udokumenterede påstande overlader jeg meget roligt til vælgerne, herunder Venstres vælgere i Storstrøms Amt, der sikkert godt kan kende forskel på, hvad det er, der er sagt her, hvad det er, de har hørt blive sagt i radio og fjernsyn, og hvad det er sagt til aviserne i det lokale område.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Venstres folketingsgruppe vedtog og udsendte en pressemeddelelse den 21. september med følgende ordlyd: »Vi opfordrer regeringen til at arbejde for, at der snarest muligt genetableres en direkte og effektiv trafikforbindelse fra København over Gedser til Berlin.«

Jeg vil gerne bede Søren Hansen om at vise mig bare ét eksempel på, at jeg skulle have sagt noget modsat. Jeg vil gerne bede om en dokumentation for, at jeg skulle have sagt noget modsat.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Den fg. formand** (Grete Schødts):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

### Meddelelser fra formanden

**Den fg. formand** (Grete Schødts):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af Folketinget Pia Kjærsgaard (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Ole Donner (DF) og Poul Nødgaard (DF) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til statsministeren og socialministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om de ældres vilkår i Danmark, herunder plejen af ældre, de ældres økonomi, boligforhold og ensomhed, og hvilke initiativer vil regeringen tage for at rette op på forholdene?«  
(Forespørgsel nr. F 16).

Medlemmer af Folketinget Villy Søvndal (SF), Kirsten Jacobsen (FP) og Bruno Jerup (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til statsministeren og socialministeren:

»Hvilke konkrete initiativer vil regeringen tage i denne folketingssamling for at opfylde løfterne om bedre hjælp til ældre og handicappede med den nødvendige retssikkerhed for, at de svageste grupper i vort samfund kan få en værdig tilværelse, hvor de nødvendige tilbud er til stede, når behovene opstår?«  
(Forespørgsel nr. F 17).

Medlemmer af Folketinget Annette Just (FP) og Tom Behnke (FP) har meddelt mig, at de ønsker at tage forespørgsel nr. F 2, som blev anmeldt den 10. oktober 1995, tilbage. Forespørgslen er hermed bortfaldet.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 9. november 1995, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er oplået i salen.

Mødet hævet kl. 18.08

---