

Afstemning

Lovforslaget forkastedes, idet 15 (DF, EL og FP) stemte for, 97 (S, V, KF, SF, CD, RV og KRF) imod.

Den sidste sag på dagsordenen var:

39) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om at etablere en togforbindelse fra København til Berlin via Gedser.

Af Svend Erik Hovmand (V), Kaj Ikast (KF), Ole Donner (DF) og Ole M. Nielsen (KRF) m.fl. (Fremsat 7/5 98. Første behandling 11/6 98. Betænkning 23/6 98).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Poul Andersen (S):

Jeg skal her ved andenbehandlingen redegøre for Socialdemokratiets stilling til det fremsatte beslutningsforslag.

Vi mener, at forslaget bedst kan karakteriseres som direkte uansvarligt. Inden en beslutning om genetablering af strækningen skal der efter vores mening først undersøges og forhandles med Tyskland og helt klart være en accept fra tysk side, så der foreligger et reelt grundlag for beslutningen. Det er for øvrigt det, ministeren har givet tilsagn om.

Økonomien, hvor skal den komme fra? Er det ved tilbageholdelse af aktstykket til Finansudvalget om udmøntning af de 200 mio. kr. til forbedring af kapaciteten mellem København og Roskilde? Er det derfor, trafikministeren er blevet bedt om at trække aktstykket tilbage?

Det er dybt uansvarligt. Socialdemokratiet stemmer imod.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot gøre opmærksom på, når den socialdemokratiske ordfører taler om dyb uansvarlighed, at ministeren jo i et samråd har vist

sin store villighed til at undersøge det her nøje. Det er også, hvad det her forslag går ud på. Vi tager selvfølgelig bare konsekvensen af, at der kommer en positiv melding fra ministeren.

Derfor er der jo slet ikke den modsætning, som den socialdemokratiske ordfører gjorde opmærksom på. Ja, ministeren er endda så elegant i sin udmelding til udvalget at gøre opmærksom på, at hun vil undersøge alternative samarbejdspartnere og mulige alternative tyske havne. Hvis den udøvende magt altid havde en sådan elegance, at man ville opstille forskellige scenarier, jamen så var vi jo vidt.

Derfor er det med beklagelse, jeg hører den socialdemokratiske ordfører opsætte et sådant modsætningsforhold. Det synes jeg er beklageligt, når man tilsyneladende i hvert fald ifølge ministerens udmelding til udvalget trækker på samme hammel.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er jo det, hr. Søren Kolstrup ikke har sat sig 100 pct. ind i. Formuleringen er jo klar. I beslutningsforslaget her giver man tilsagn om, at denne forbindelse skal etableres.

Det er rigtigt, at SF helt klart i betænkning-bidraget har givet udtryk for, at de her ting skal undersøges, men ved at stemme ja til det her, må jeg sige til hr. Søren Kolstrup, er det en klar tilkendegivelse om, at uanset hvad, så skal det her etableres.

Margrete Auken (SF):

Det er ikke nogen hemmelighed, at vi har haft diskussioner i SF's gruppe om den her sag. Jeg personlig har været tøvende over for, om det kunne lade sig gøre at få etableret den rute, men det har været SF's holdning, at det var så vigtigt, at vi fik den, at jeg også selv har givet mig, eller hvad man nu vil kalde det.

Jeg er enig i, at den under alle omstændigheder bør have høj prioritet, og derfor har vi besluttet os til at gå ind og støtte forslaget, især fordi vi kom væk fra hr. Svend Erik Hovmands trillebørslinje, hvor det altså nærmest var meningen, man skulle køre ned på en dræsine, om det skulle være. Bare han kunne komme hen og sige, at han havde fået en rute, så var det jo skingrende lige meget, om nogen kunne finde på at bruge den. Men det var for at komme væk fra, at man havde sagt, at det skulle være en rute på et nogenlunde ordentligt niveau.

Der var dog stadig væk problemer tilbage, som vi i SF ikke har prøvet at skjule. For det første: Hvad koster det her? For det andet: Vil tyskerne overhovedet være med? Vi har klart tilkendegivet, at disse ting måtte på plads først, og det var vi i SF fuldstændig enige om var forudsætningen for, at vi kunne tilslutte os dette forslag.

Vi har også været loyale over for det DSB-forlig, som vi i modsætning til Venstre og De Konservative ikke har været med til at forhandle, men har tilsluttet os. Vi har gjort os det fuldstændigt klart, at vi ikke bare kan komme og sige, at nu skal DSB gøre sådan og sådan. Det må være sådan, at hvis DSB ikke vil, så må vi i givet fald skaffe en ekstra bevilling.

Derfor har vi lavet et betækningsbidrag – og der er jo ikke noget flertal uden om SF – og det vil sige, at det er kun på de betingelser, som fremgår af det betækningsbidrag, at denne sag kan køres igennem. Det forudsætter altså for det første, at vi ved, hvad det koster, og for det andet, at vi kan finde de penge, hvis DSB ikke vil være med til det, at vi så vil skaffe de penge, og det vil vi så i givet fald undersøge og drøfte.

Til min store forbløffelse ville Venstre, De Konservative og Kristeligt Folkeparti – og Kristeligt Folkeparti – ikke tilslutte sig det betækningsbidrag, og derfor bliver jeg nødt til at spørge Venstres ordfører, De Konservatives ordfører: Hvad koster det her? Hvad koster det her?

Og så vil jeg spørge finansordførerne eller gruppeformændene – og i og for sig helst gruppeformændene, for jeg synes, vi må høre: Hvad er det dog, I sidder og laver? Har I givet tilsagn og været indforstået med i jeres grupper, at det her uanset. . . (*Uro i salen*)

Formanden:

Mødet er ikke slut endnu!

Margrete Auken (SF):

. . . nej, og det er ganske alvorlige sager.

Her har vi altså en gruppe, en Venstregruppe, en konservativ gruppe med formand og det hele, som har sagt, at uanset hvad det koster, uanset hvordan, så skal vi nok skaffe pengene, og det har høj og indiskutabel prioritet.

Det er jo, hvad Venstre og De Konservative og Kristeligt Folkeparti har meddelt – Dansk Folkeparti ser vi bort fra, dem har vi ikke for-

ventet noget af alligevel – men det er, hvad de andre har meddelt at de bare er med på.

Enhedslisten ser vi også bort fra, for de siger: uanset hvad det koster. De er da ærlige, det har været ærlig snak hele vejen igennem. De har sagt, at det her skal vi bare have igennem, sådan skal det være.

Men jeg vil godt høre hr. Anders Fogh Rasmussen, hr. Helge Adam Møller, fru Gitte Seeberg, og hvad de nu måtte hedde rundt omkring: Er det her et tal, der er på plads, og er det med det, I kommer til efterårets finanslovsforhandlinger og siger: Dette her det skal i hvert fald køres igennem?

Så vil jeg godt spørge trafikpolitikerne: Hr. Svend Heiselberg havde held til i går virkelig at give en gave til pendlerne, virkelig at give en gave til pendlerne. Det her drejer sig nemlig ikke om, hvor mennesker kører hen, og da hr. Heiselberg ikke kunne drømme om at tage et tog, men alligevel flyver på statens regning, er det jo fuldstændig lige meget, hvordan der ser ud i togene mellem Roskilde og København. Derfor kommer hr. Heiselberg og siger, at nu har vi et virkeligt point, og det er, at aktstykke nr. 260 har ministeren bare at trække tilbage igen, for Venstre vil ikke være med til, at man giver penge til pendlerne dér.

Så det vil sige, at Venstres trafikpolitik, overraskende med tilslutning fra Det Konservative Folkeparti, går ud på, at ruten Gedser-Berlin, uanset hvad det koster – og hr. Hovmand har oven i købet sagt, at den kunne åbnes til sommerkøreplanen – uanset hvad det koster, så skal den igennem, hvorimod de folk, der står i lag og laser mellem Roskilde, Ringsted og København, dem er vi ligeglade med. Dem er vi helt ligeglade med. Det bliver så henvendelsen til dem, der er valgt i de områder. Der er vist oven i købet enkelte fra Venstres og De Konservatives grupper, der bruger toget indimellem.

Er det virkelig noget, man har givet tilsagn om? Bare fordi SF er med i det her forlig, så siger man: Det er vores penge, og dem må SF ikke komme og bruge af, og derfor skal det her være lukket.

Jeg vil godt lige have svar på de her ting. Vi stemmer for forslaget, men vi gør hermed tydelig opmærksom på, at der er altså, kære minister, ikke noget flertal, før vi har set et regnestykke på det. For selv om uansvarligheden er vildt galoperende hos Venstre og De Konservative, er den det ikke hos SF.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken og også hr. Poul Andersen, som rejste spørgsmålet om aktstykket, der blev trukket tilbage i går: Det er rigtigt, at ministeren har trukket et aktstykke tilbage om, at man gerne ville have nogle penge til kapacitetsudvidelse på ruten København-Ringsted.

Men jeg må sige, at til min forbavselse forholder det sig sådan, at vi har jo diskuteret i lang tid, hvordan vi skulle forholde os til de udvidelser, der skulle være. Vi har vedtaget en projekteringslov, som ville koste ca. 6 mia. kr., måske 8 mia. kr., for nye skinnelegemer mellem København og Ringsted. Vi har ovre hos ministeren diskuteret kapacitet år 2000, som måske ville koste omkring et par hundrede millioner kroner, og hvor både De Konservative og Venstre har sagt: Det synes vi er i orden.

Men ministeren har ikke villet snakke med os om den sag dér. Vi har overhovedet ikke talt om det. Og så går ministeren hen og laver en aftale med SF og sender den op i Finansudvalget. Det kan ikke være rigtigt, at ministeren ikke kan gennemføre de aftaler med os og snakke med os, men i stedet for forsøger at lave aftaler med SF uden om dem, som man oprindeligt har lavet alle andre aftaler med. Sådan forholder sagen sig.

Formanden:

Inden debatten nu udvikler sig til generel trafikpolitisk debat, vil jeg gøre opmærksom på, at det handler om en togforbindelse mellem København og Berlin, og hvis man bevæger sig for langt væk fra det emne, så må formanden jo skride ind.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg tror måske, ministeren lige på det her tidspunkt skal give nogle faktiske oplysninger omkring det aktstykke, som bliver bragt ind i debatten.

Der foreligger en aftale i forbindelse med finanslovaftalerne med SF om at bruge op til 200 mio. kr. på et projekt, der skal skaffe 1-2 ekstra kanaler i timen ind til København imellem København og Roskilde.

Det var en klar forudsætning for regeringen, da denne aftale blev indgået, at det aktstykke først kunne sendes frem til Finansudvalget og behandles i Finansudvalget, når der forelå et tilsagn fra aftalepartierne omkring DSB's øko-

nomi, der ligger her, og som løber frem til udgangen af 1998.

Desværre kun lykkedes det ikke at få tilsagn fra aftalepartierne på det her område, og derfor har regeringen selvfølgelig i respekt for den aftale, vi har på DSB-området med de borgerlige partier, trukket aktstykket og beklaget, at vi har ulejligen Finansudvalget.

Vi havde faktisk den opfattelse, at man allerede på et tidligere tidspunkt fra de nævnte borgerlige partiers side havde givet principiel tilslutning til dette. Aktstykket gik over til høring hos partierne; der var ingen problemer i det. Det er et meget teknisk forslag, men hovedsigtet har været at skaffe to ekstra kanaler i timen imellem Københavns Hovedbanegård og Roskilde.

Jeg har så fået den meddelelse tilbage fra hr. Svend Heiselberg, at det vil man ikke, ikke mindst fordi SF er blandet ind i sagen.

Jeg kan bare konstatere, at det nu engang er SF bl.a., der har stemt finansloven for 1998 igennem, og derfor er det selvfølgelig lidt vanskeligt. Når man har langvarige aftaler med nogle partier, som så i øvrigt ikke er bidragydere til finansloven, kan det en gang imellem være en kompliceret affære. Men regeringen har helt klart respekteret de aftaler, der ligger på området, og der er ikke her handlet i strid med de aftaler, vi har i forbindelse med DSB's økonomi. Det vil jeg gerne understrege, og det synes jeg er vigtigt.

Så kan man sige, at den her sag kan have en betydning i forhold til sagen på dagsordenen, nemlig overhovedet at skaffe plads på banesystemet til yderligere togkørsel imellem København og Roskilde, som også – i givet fald – har betydning for en forbindelse til Berlin.

Formanden:

Jeg gør opmærksom på, at de korte indlæg kommer nu. Dette er korte bemærkninger til fru Margrete Aukens indlæg som ordfører.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen for at gentage det over for fru Margrete Auken – og så vil ministeren måske også lytte efter – kan jeg sige, at det forholder sig jo rent faktisk sådan, at vi har lavet alle de DSB-aftaler sammen med regeringen, og vi har også givet tilsagn om, at vi nu skulle finde en løsning på kapacitet år 2000.

Så er det, at vi er meget forbavsedede over, at der kommer et aktstykke, hvor der står, at nu har trafikministeren lavet en aftale med SF, hvor vi ikke har været taget med til forhandlinger eller været med til at diskutere det. Det finder vi er komplet urimeligt og også uholdbart. Det er ikke på den måde, man kan lave aftaler, det vil jeg gerne sige. Og vi vil ikke sidde og acceptere, hvad trafikministeren laver med SF. Det skal både ministeren og det skal fru Margrete Auken vide.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det er jo svært at blande sig i denne diskussion, men jeg kan se, at trafikministeren i hvert fald har et pædagogisk problem, for der er flertal for, at man får de akutte forbedringer igennem, men trafikministeren har ikke formidlet det samarbejde, der skal til, lader det til.

Nu handler denne diskussion jo om noget helt andet, kan man sige: Gedser-Berlinruten. Der har vi fra konservativ side tilkendegivet, at vi vil være interesseret i at gøre, hvad der kan gøres for at få etableret den rute. Aksen mellem København og Berlin er vigtig. Det er et løft for den kollektive infrastruktur. Men vi vil ikke – og det er det signal, som vi har givet, for øvrigt sammen med Venstre – vi vil ikke gøre det for enhver pris.

Hvis det viser sig, at tyskerne ikke vil være med, hvis det viser sig, at det er fuldstændig urentabelt, så laver vi selvfølgelig ikke den rute. Men det må være muligt at lave en mere sober undersøgelse af det og prøve at stille hen imod, at man får etableret den rute. Men vi er altså ikke med for enhver pris.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil først lige sige til orientering om debatten, at det her jo drejer sig om trafikpolitiske prioriteringer, og da det oven i købet er inden for en rute, der hænger sammen, altså København og så hele vejen ned, hvor det er dette stykke, hvor Venstre så synes, at nu er de blevet så fornærmede, så de er skingrende ligeglade med, hvordan passagererne har det, og hvordan pendlerne har det, bare fordi Venstre er blevet fornærmede, så kan det være fuldstændig ét med resten. Derfor kan vi først måske til næste sommer komme til at gøre noget ved de dér problemer. Det er Venstres klare politik.

Og så kommer det oven i det her, og det er også i modsætning til, hvad hr. Brian Mikkelsen har været med til at skrive – én ting er så, hvad han siger nu, det er jo fint nok – men han har været med til at skrive, for dér har Venstre og De Konservative ikke tilsluttet sig SF's betænkningensbidrag, men udtrykkeligt sagt i udvalget, at de ikke ville, og har sagt: Det her skal køres igennem. Og derfor hænger det altså sammen.

Hvad er det, der foregår i knoppen på Venstre og De Konservative, når de laver trafikpolitik? Intet andet, end at bare de får deres motorveje og deres lufthavne, så kan det dér med togpassagererne være lige præcis . . . , hvor det er sådan lidt, som vinden blæser, og hvem der nu er blevet sure på hvem, fordi Venstre og De Konservative – nogle af jer i hvert fald – er ligeglade, I kunne ikke drømme om at køre med tog . . .

Formanden:

Man taler ikke direkte til medlemmerne.

Margrete Auken (SF):

Nej, men så siger jeg det på en anden måde. Så siger jeg helt generelt, at Venstre og De Konservative helt tydeligt har blæst på togpassagererne, har blæst på pendlernes problemer, bare har villet manifestere sig, nusle hr. Svend Erik Hovmands bagland dernede, fordi han åbenbart havde brug for at markere sig som en stor mand i det lokale miljø, så han skulle rigtig have lov til at kunne komme og sige: Nu åbner vi denne her rute. Og da han jo heller ikke kunne drømme om at bruge den, så er det jo lige meget.

Men vi må faktisk fortælle ham, at der er nogle af os, der kører med tog endnu. Der er også nogle af Venstres og De Konservatives vælgere, tror jeg, der kører med tog. Og der er det altså ikke lige meget, hvad det er for nogle ruter, man gør hvad ved.

Formanden:

Hr. Heiselberg en kort bemærkning og derefter hr. Brian Mikkelsen. Og så tror jeg, vi skal videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det forholder sig sådan, at trafikministeren bare kan gøre sine arbejder færdig med os. Vi er og har været i gang med arbejdet, men ministeren har foretrukket at samarbejde med SF, og det

vil vi ikke være med til, for når vi har skaffet pengene – og pengene hentes fra Banestyrelsen – så kan det ikke være rimeligt, at man bagefter skal gå hen og disponere over pengene sammen med SF uden at ville spørge os. Ministeren må forstå, at sådan kan vi ikke samarbejde, og sådan vil vi ikke samarbejde.

Sådan er det nemlig foregået.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det er – altså jeg vil sige til fru Margrete Auken: Man taler heroppefra! – det er fuldstændig proportionsforværring, det, som SF her kommer med, fuldstændig, og fuldstændig forkert.

K og V har sammen med Socialdemokratiet løftet alle store trafikinvesteringer i det her land de sidste 100 år, alle store trafikinvesteringer inklusive toginvesteringerne. Det var K og V og regeringen og CD, der løftede 6 til 8 mia. kr. for den nødvendige sporudvidelse fra Ringsted til København, fordi det er vigtigt, at man får en bedre infrastruktur på det kollektive område og på togområdet. Og K og V har skaffet alle pengene til det hver eneste gang. Det har SF ikke været med til.

Vi vil godt gøre noget for togpassagererne, men her drejer det sig jo altså om dårlig kommunikation fra trafikministerens side – det må hun påtage sig – og vi vil godt være med til at løfte, det har vi sagt, så derfor er det proportionsforværring fra SF's side det her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, hr. Brian Mikkelsen skulle tage og interessere sig for togpassagererne – togpassagererne – og ikke for, hvem der måtte have løftet hvad hvor henne.

Vi har godt villet være med til de her ting, men der har jo været ordførere, der mente, at det bord skulle de have for sig selv, så de kunne sikre sig, at deres motorveje osv. kom hjem. Der er også kommet ting til DSB indimellem, og det har vi da været glade for, men vi har da ikke været særlig glade for, at man ikke har prioriteret de steder, hvor de store belastninger var.

Og vi havde da taget det som en selvfølge, at hr. Brian Mikkelsen havde kræfter og indflydelse og position nok i denne her trafikpolitik, som han har løftet og løftet og løftet, til at kunne sige til hr. Heiselberg, at det handler altså ikke om, hvem der er blevet fornærmet, det handler

ikke om, hvem der har følt sig trådt på, og som på en eller anden måde synes, at hans pondus er blevet lidt anfægtet af, at der er blevet snakket med andre end med ham. Det handler om togpassagererne.

Og vil hr. Brian Mikkelsen ikke lige være så venlig at komme op og fortælle: Hvornår kommer denne her bevilling igennem? Det er sommerarbejde, det er ikke noget, vi kan vente med til jul, så bliver det først om et år.

Og så kan hr. Brian Mikkelsen og hr. Svend Heiselberg hilse hr. Hovmands vælgere og sige: Det er sådan, vi laver trafikpolitik, når det virkelig er de ansvarlige, der kører det her område.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er jo rigtigt, hvad fru Margrete Auken har fat i her. Kan det virkelig være rigtigt, at fordi man er lidt utilfreds med den måde, nogle ting har kørt på, skal det gå ud over pendlerne mellem København og Roskilde, og at vi ikke kan få løftet denne store opgave, så vi kan få flere tog igennem? Det kan ikke være rigtigt. Det må være en misforståelse.

Jeg har også forstået, at hr. Brian Mikkelsen ligesom åbner op for, at vi bør finde en løsning på det, og det forventer vi sådan set også.

Jeg kan ikke lade være: Er der nu andre ting med i det spil fra de partier, der har fremsat dette forslag? Er nattogene også med som en kompensation?

Formanden:

Så går jeg videre i ordførerrækken, hr. Arne Melchior.

Jeg beder de ordførere, der ønsker ordet, om at markere.

Arne Melchior (CD):

I begrundelsen til dette beslutningsforslag står der noget om behovet for bedre trafikforbindelser. Det kan jeg tilsige Tinget og alle og enhver, at det vil CD altid interessere sig positivt for, ingen tvivl om det. Men det tjener det foreliggende forslag sandeligt ikke til.

Dette forslag, som nu kommer til behandling allersidst på folketingsårets dagsorden, er virkelig en knaldperle i pølseenden, således at samlingen kan slutte med lidt festfyrværkeri, og det er da ikke det værste, man har.

Jeg vil starte med at erindre om, at jeg engang har været beskæftiget på Lolland, og

dér fik jeg lejlighed til at se, at Første Mosebogs oversættelse til dansk lyder helt anderledes på Lolland. Under skabelsesberetningen står der nemlig at læse, at på den sjette dag skabte Gud mennesket og lollikkerne, og det er de meget stolte af. Og al ære det særpræg, som lollikkerne virkelig har, og en af de stovte af dem har vi jo her i Folketinget, nemlig hovedforslagsstilleren, hr. Svend Erik Hovmand.

Han har virkelig begivet sig ud, min gode gamle ven hr. Svend Erik Hovmand, på det meget dybe vand. Han har kunnet overtale sin gruppe af rent lokalpolitisk interesse: Sig mig, hvor du er valgt, og jeg skal sige dig, hvordan du stemmer! Det er lykkedes ham – og jeg gratulerer på det hjerteligste, og jeg er dybt imponeret – at overtale Venstres og De Konservatives folketingsgrupper til at udskrive en regning i ukendt størrelse.

Fru Margrete Auken spurgte her V og K: Hvad koster det? Hun sagde det to gange meget markant, hun ville gerne udfordre V og K, hr. Erik Jacobsen f.eks., som også er i Trafikudvalget, til at komme herop og fortælle, hvad vedtagelsen af det forslag koster. Hvad koster anlæg, hvad koster anskaffelser, hvad koster driftsunderskuddet? Ingen har svaret, ingen kommer til at svare, for ingen ved det.

Men det kan man altså, når bare solen begynder at komme lidt på himlen om foråret her: få sine kolleger i de økonomisk så sparsommelige og ansvarsbevidste V- og K-partier til at udskrive sådan en regning på ukendte snese af millioner kroner uden at vide, om der er behov, uden at der er nogen, der ved, om man vil benytte den rute. Det gør vi bare, og så kan vi regne bagefter og få at vide, hvad det har kostet. Hvor er det egentlig ringe.

Hr. Brian Mikkelsen nærmede sig en lille smule – ja, det var hr. Brian Mikkelsen, som er ordfører for De Konservative, men som altså ikke har taget ordet andet end til en kort bemærkning – og hr. Brian Mikkelsen sagde faktisk, at K ville ikke være med for enhver pris, men han opgav altså ikke, hvor grænsen for prisen er, for han kender ikke prisen. Han er lige så aningsløs som alle vi andre.

Så er der jo en medspiller, og det er fru Margrete Auken, og det er jo herligt, for vi kender alle sammen det gamle mundheld om, at hvis en dame siger nej, så mener hun måske, og hvis hun siger måske, så mener hun ja, men hvis hun siger ja, så er hun ikke nogen rigtig dame. Det samme siger man faktisk også om diploma-

ter. I virkeligheden er det jo det, fru Margrete Auken har fået sit parti til at sluge. Der er aldrig slugt sådan et lokomotiv før.

Hun stemmer ja, hun har formået SF's gruppe i enstemmighed, formoder jeg, til at stemme ja til forslaget. Og hvad siger det: Jo, Folketinget pålægger regeringen snarest muligt at etablere togforbindelsen København via Gedser til Berlin – færdig, mere er der ikke! Det er et pålæg til regeringen, som herefter laver sig at rette.

Men når man så får dette læst lidt efter i betænkningen, så bliver det til et måske, for så står der, at der først skal være et troværdigt budget, og at der først skal forhandles med den tyske regering, og først når prisen kendes, kan SF give tilsagn.

Altså SF stemmer ja til, at ministeren skal etablere den bane, men om de vil være med til det eller ej, det ved vi ikke. Jaet er forvandlet ved en snild metamorfose, og som der står i »Genboerne«, hvor en panteleg forvandles til en frierleg: Her forvandles et klart ja til et svagt måske.

De, der stemmer for dette beslutningsforslag – read my lips – udskriver en dækningsløs check kontraseret af SF og Enhedslisten. Jeg tror aldrig i Folketingets historie, at sådan noget er sket før.

Lad mig så slutte med at sige, at CD ser gerne sådan en rute etableret. Hvis prognoserne siger, at der er nogen, der vil benytte den, og hvis vi kender anlægs- og driftsomkostningerne og det i øvrigt indgår i det brede DSB-forlig, vi plejer at lave hvert fjerde år her i Tinget, og som vi skulle lave også i det kommende efterår, så kunne jeg forstå, at vi kan tage stilling til noget, for så er der noget at tage stilling til. I dag er det luftsteg.

Men jeg skal henvise til Socialdemokratiets, De Radikales og CD's betækningsbidrag. Der står nøjagtigt oplyst med tak til ministeren, hvad det er for oplysninger, vi må have på bordet, før vi kan tage stilling til sagen, og alle, der tager stilling uden mindste viden, fortjener en lang, lang ferie og god bedring.

Formanden:

Der er jo en tidligere kollega her i Folketinget, der ved en bestemt lejlighed udtalte, hvor svært det var at styre jernbanedriften, og det kan jeg nu til fulde bekræfte, men det betyder jo, at formanden må overveje, om det bliver nødvendigt med en pause i forhandlingerne. Det vil jeg så

tage stilling til i løbet af den næste halve times tid.

Fru Margrete Auken for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ved ikke, om hr. Melchior er vant til at omgås rigtige damer, men se, rigtige damer kan godt finde ud af at sige ja på en sådan måde, at det ingen følger får. Det kræver lidt mere snedighed, end jeg kan forstå hr. Heiselberg, sludder men altså også hr. Heiselberg, men det var sådan på det lidt mere ambitiøse plan . . .

Formanden:

Jeg tror, vi må tilbage på sporet!

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg må ligesom have nogle omveje, hvor hr. Arne Melchior kan følge med på sporet.

De virkelige damer bruger deres egen taktik og kan sørge for ikke at komme i vanskeligheder. De situationer kan virkelige damer komme i, for at de ikke skal komme i vanskeligheder, og så kan de få sagt ja på en sådan måde, at alle, der skal være glade, bliver glade, og de andre er det lige meget med.

Det er sådan nogenlunde, hvad der er lykkedes her. Vi har fået tilkendegivet noget, jeg faktisk siger ja til, nemlig at den rute er vigtig. Det siger jeg bare, og det mener jeg, og det mener SF også. Og så har vi sagt, at det altså skal foregå på betingelser, så vi bagefter kan være os selv bekendt. Vi ikke er kommet galt af sted, og det er også det, virkelige damer skal sikre sig: at de ikke kommer galt af sted.

Det er en anelse raffineret, det er ikke et niveau, jeg vil udsætte hr. Heiselberg for, men jeg tror, at hr. Melchior kan forstå det.

Formanden:

Hr. Arne Melchior for en kort bemærkning om ruten fra København til Berlin.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har ikke talt om andet!

Fru Margrete Auken siger, at den rute, som formanden nævner, er vigtig. Det benægter jeg ikke. Jeg ved det bare ikke, og fru Margrete Auken ved det heller ikke. Det er en påstand, og vi skal nok få lov at høre en hel masse om, at

Berlin bliver Tysklands hovedstad; det er os alle sammen bekendt.

Dermed er ikke givet noget bevis, der er ikke givet skyggen af en prognose for behovet for den rute endsige, som jeg var inde på udførligere før, prisen for den, og om vi er villige til at betale prisen, og om, hvem vi, som skal betale, er.

Og så skal jeg endelig sige til fru Margrete Auken, at damer, der siger ja til mig, uden at det får konsekvenser for dem, de får ikke chancen en anden gang.

Formanden:

Ja, så er taletiden slut.

Hr. Henrik Svane som ordfører.

Henrik Svane (RV):

Da den radikale ordfører ikke kan være i salen, har jeg lovet at læse følgende op. Men inden vil jeg godt lige give 9/9 i det kunstneriske udtryk for den forrige talers præstation.

Det er ganske utroligt, at et flertal i Folketinget vil stemme denne sag igennem. V og K var for snart 3 år siden med til at nedlægge ruten, og nu vil man altså genoplive den uden at vente på hele den stribe af oplysninger, der nødvendigvis skal fremskaffes, før man kan lukke den op igen. Vi har forståelse for, at mange gerne ser ruten åbnet. Vi var heller ikke begejstrede, da den blev lukket. Men var det ikke en god idé at se på sammenhængen mellem økonomi, miljø, tyskernes ønsker osv., før man skred til værket?

Hvad har partiet Venstre egentlig tænkt sig? Hvor mange IC3-tog skal der tages ud af drift for at køre til Berlin? Eller har Venstre tænkt sig at sætte de gamle røde dieseltog ind på ruten eller hvad?

Beslutningsforslaget på tre linjer og de meget sparsomme og intetsigende bemærkninger rummer jo ikke mange oplysninger om, hvad man har tænkt sig, ud over altså at ruten skal åbnes snarest muligt.

Hvad mon det koster at få sejlet toget over Østersøen? Scandlines har jo meldt sig som interesseret operatør. Det vil de sikkert tage sig godt betalt for.

Nej, det er i alle måder et populistisk forslag, som Det Radikale Venstre ikke kan støtte, og det er ufatteligt for os, at de partier, der driver det her, ikke kunne godtage ministerens forslag til beretning, så udvalget havde et ordentligt grundlag at beslutte sig på i stedet for de sølle

tre linjer, hr. Svend Erik Hovmand diskør med.

Thorkild B. Frandsgaard (FP):

Nu vil jeg ikke deltage i den generelle debat, men holde mig til det beslutningsforslag, vi skal stemme om i dag.

Jeg sagde på Fremskridtspartiets vegne allerede under førstebehandlingen, at vi ikke kunne være med til at genåbne en rute, der var underskudsgivende for det pågældende selskab, der skal køre dér, og hvor der ikke er et passagergrundlag, der er stort nok. Men omvendt, hvis der kommer sådanne undersøgelser, der viser, at der er passagergrundlag nok, og at det ikke er en underskudsgivende rute, ja, så har vi selvfølgelig ikke noget imod, at sådan en rute bliver åbnet.

Jeg kan se på det betækningsbidrag, SF er kommet med, at de faktisk nu er blevet enige med Fremskridtspartiet i, at man ikke skal åbne sådan en underskudsgivende rute eller i det hele taget sådan en rute, før man ved, om der er et passagerunderlag, og i det mindste ved, hvad det koster. Det er da et skridt i den rigtige retning, men stemme for forslaget, som det ligger her i dag, kan vi ikke.

Nu fik jeg et telegram ind ad døren her fra Ritzaus Bureau klokken halvni, hvor de tyske jernbaner ikke vil være med til at genoprette en togforbindelse mellem København og Berlin via Gedser. Som begrundelse derfor skriver de:

»Da DSB i 1995 indstillede kørslen til Berlin via Gedser gav ruten et årligt underskud på 20 millioner kroner.«

Og sidst, men ikke mindst:

»I øvrigt er der en udmærket kollektiv trafikbetjening på ruten, da flere busselskaber med succes kører ekspresbusser mellem København og Berlin.«

Jeg synes, det fortæller lidt om situationen.

Som sagt, vi kan ikke stemme for det beslutningsforslag, der foreligger i dag, men hvis det en dag vil vise sig, at der kommer et passagerunderlag, og vi på forhånd kender de økonomiske konsekvenser, er vi velvillige over for at se på det.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg er medforslagsstiller til det her forslag, og når min holdning ikke er tilkendegivet i betænkningen, er det af den enkle grund, at jeg kun er stedfortræder i udvalget, så det lader sig ikke gøre.

Jeg er stadig væk helt sikker på, at det er en god idé, men jeg medgiver da gerne – og det er sandsynligvis, fordi jeg er så uerfaren, at jeg kommer med den slags indrømmelser – at beslutningsforslaget var for tyndt. Der burde have været nogle flere betingelser med, og derfor vil jeg sige, at jeg fuldt ud kan tilslutte mig de betingelser, som mindretallet, Socialistisk Folkeparti, skriver. Selvfølgelig skal der foretages fornuftige undersøgelser, inden vi går ind i det.

Men til gengæld er jeg ikke i tvivl om, at projektet er fornuftigt. Berlin er en kommende hovedstad i Europa af en betydning på størrelse med Paris' eller måske mere, hvis udviklingen i Østeuropa bliver, som vi håber og tror. Og selvfølgelig skal vi have en effektiv forbindelse til Berlin, for danskere skal da til Berlin på ferie- og kultur- og forretningsrejser og for at deltage i møder og for at uddanne sig, eller hvad det nu drejer sig om. Og alternativet til at tage med det her tog er jo ikke at sætte sig i en bus, men at sætte sig i et fly, og de partier, som er imod den forbindelse, plejer faktisk at være vældig interesserede i at få folk over i et tog i stedet for at få dem på et fly.

Så jeg kan slet ikke forstå den opposition, der er imod det. Det kan kun være, fordi vi har lavet beslutningsforslaget for dårligt, og det medgiver jeg gerne at jeg har et medansvar for, men vi skal se at komme videre med det her på en fornuftig måde.

Formanden:

Hr. Jørn Jespersen som privatist.

Jørn Jespersen (SF):

Jeg kan bekræfte, hvad fru Margrete Auken sagde om beslutningsprocessen i SF, nemlig at der har været en del diskussion om det her forslag. Og en af de ting, som tilhængerne af at prioritere ruten København-Berlin ret højt, selvfølgelig har måttet forholde sig til internt i SF, er økonomien i hele projektet, hvor der selvfølgelig skal foreligge en vurdering af udgifterne til anlæg og materiel, nogle prognoser om passagertallene, et skøn over driftsunderskuddet og en angivelse af, hvordan det i givet fald skal dækkes.

Så seriøse er vi faktisk i SF, når vi har den slags diskussioner, at vi stiller den slags krav til hinanden. Og det, der er kommet ud af det, er, at der i dag er et flertal, som vil træffe en beslutning, der i realiteten betyder, at denne bane

politisk prioriteres meget højt, og at der skal tilvejebringes et seriøst beslutningsgrundlag, som vi derefter kan tage stilling til. Det er realiteten i beslutningen.

Det, som jeg i den forbindelse synes er dybt deprimerende, er Venstres adfærd i forhold til vælgerbefolkningen. For 5 minutter efter, at betænkningen over det her forslag var skrevet, var hr. Svend Erik Hovmand i den lokale regionalradio, på Ritzaus Bureau og i telefonen til de lokale medier i Sydsjælland og på Lolland-Falster med budskabet om, at nu er den hjemme. Og hr. Svend Erik Hovmand forventede oven i købet, at denne rute kunne indkalkuleres i sommerkøreplanen næste år.

Sommeren 1999 vil hr. Svend Erik Hovmand bestyre en togrute København-Berlin i henhold til de oplysninger, han giver sine vælgere!

Det er et ganske stort løfte, hr. Svend Erik Hovmand her har udstedt. Og hvis han ikke er i stand til at indfri det, vil der være tale om et helt klart eksempel på vælgerbedrag, som ikke burde komme bag på vælgerne, men som måske alligevel gør det. Men i givet fald tror jeg, at det er sidste gang, det sker.

Jeg vil stille to helt konkrete og præcise spørgsmål til Venstre, og hvis hr. Svend Erik Hovmand vanen tro ikke svarer på dem, vil jeg bede andre i Venstre om at besvare dem:

Er Venstre enig i, at en genetablering af denne rute ikke er noget, som Folketinget i henhold til det indgåede DSB-forlig kan pålægge DSB inden for DSB's eget budget?

Og hvis svaret på dét er bekræftende – hvad jeg forventer – er Venstre så indstillet på at betale, hvad det koster, og hvad er Venstres bud på, hvor mange penge det koster? Og har hr. Svend Erik Hovmand fået de penge i gruppen, og hvor mange penge har Venstre afsat?

Og så skal jeg afslutningsvis bare sige, at jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, at Venstre på den ene side fører sig frem med falske løfter om nu at have sikret denne rute, men på den anden side i virkelighedens verden – dér, hvor det kunne gøre en reel forskel, nemlig med hensyn til bevillingen til ruten København-Roskilde, som er til stor gavn for pendlere både på Vestbanen og på Sydbanen – blokerer bevillingen.

Dér sætter man hælene i, fordi hr. Svend Erik Heiselberg mener, at han ikke er blevet behandlet ordentligt i forhold til et forlig, men uden at have saglige argumenter og uden at tage hensyn til togpassagererne.

Det er i virkeligheden Venstres reelle linje i det her spørgsmål: falske løfter og ren svindel og bedrag over for vælgerne og en konkret blokering for et fremskridt dér, hvor man kunne få den.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Som flere af de øvrige ordførere har været inde på, er det et spørgsmål om, hvad det her koster. Og dér vil jeg godt spørge Venstre, om jeg kan få et helt præcist svar på, om det er korrekt, at man – ud over de tal, der hidtil har været nævnt – for at få samlet et flertal for det her og for at få Kristeligt Folkeparti til at stemme for det bl.a. har lovet at genindføre nattog til Nordjylland.

Det vil jeg gerne have bekræftet.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Svend Erik Hovmand.

Svend Erik Hovmand (V):

Europa har ændret sig meget i de sidste 10 år, og det er åbenbart ikke gået op for alle, at Murens fald i 1989 faktisk betød åbningen til Central- og Østeuropa, og jeg siger det med særlig adresse til de Europavenlige partier.

Og beslutningen om at gøre Berlin til hovedstad og beslutningen om at udvide EU med bl.a. Polen, Tjekkiet og Ungarn gør det mere nødvendigt nu end nogen sinde tidligere, at den danske infrastruktur er i orden. Og det er vigtigt for Danmark at have den rette placering i det trafikpolitiske billede i Europa som hængslet mellem kontinentet og Skandinavien.

Tyskland og Sverige besluttede for 1½-2 år siden at investere 4 mia. kr. i en ny direkte forbindelse parallel med den fra København over Gedser til Berlin, som regeringen nedlagde i 1995 – 4 mia. kr.! Og jeg siger det bl.a. til Fremskridtspartiets ordfører, som var inde på det med Deutsche Bundesbahn, for det er da klart, at det selskab, som nu har investeret 4 mia. kr. i en parallel rute, selvfølgelig ikke er stærkt interesseret i så at få konkurrence ved, at ruten fra Berlin over Gedser til København genåbnes.

Men det, vi beder om i det her forslag, er jo, at trafikministeren nu optager forhandlinger med sin kollega, og det er den tyske trafikminister, for det er jo trafikministrene, der forhandler sammen, og ikke selskaberne, og der er måske også andre, der har interesse i at køre

den rute. Og derfor skal man tage den udtalelse i morgenradioavisen med et vist gran salt.

Men se, ud over at der er sket disse ting i Europa, som jeg har nævnt, vil der jo også i de kommende år ske noget: Dels vil Berlin blive hovedstad og dels åbner vi en fast forbindelse over Øresund. Og lur mig, om den faste forbindelse over Øresund så ikke også vil betyde, at der vil ske en yderligere stigning i den trafik, der går uden om Danmark, og som i øjeblikket stiger, nemlig ved, at en stor del af danskerne så vil tage over den faste forbindelse over Øresund til Sydsverige og derfra til Berlin.

Vi bryder os ikke om, at Danmark på den måde køres ud på et sidespor i bogstaveligste forstand. Vi mener, at Danmark skal have en aktiv placering i det europæiske trafikbillede.

Det mener LO i øvrigt også, skulle jeg hilse og sige til de kritiske folk fra Socialdemokratiet og SF og til andre af LO's venner, og man har direkte henvendt sig både fra lokalt hold og fra centralt hold og fra alle LO-organisationer i den del af landet. Og det ønsker DA også, og det ønsker DI. Alle mener, at det er meget vigtigt at have infrastrukturen i orden.

Og så til det med økonomien:

Her synes jeg, det er vigtigt at understrege, hvad der står i bemærkningerne til forslaget, nemlig at der skal foretages ressourcemæssige overvejelser, og at der skal forhandles med den tyske regering. Og hvis man læser betænkningen, vil man jo også se, at her er det pindet ud, hvad der ligger i de forberedelser, som skal gøres:

Der skal satses på en komfort og en rejsetid, som svarer til en fornuftig standard, og der skal udarbejdes konkrete udspil fra trafikministeren, sådan at vi har noget konkret at tage stilling til. Og SF har så uddybet den sidste pind ved meget minutiøst at bede om et troværdigt budget for omkostningerne, osv.

Der er altså ikke tale om, at vi her foretager en handling, der er fuldstændig ude af balance med andre trafikinvesteringer.

Men i øvrigt vil jeg bare sige, at hvis man ser på det overordnede perspektiv, vil det selv med en mindre rentabilitet være en god investering, når det drejer sig om at få Danmark ind på landkortet igen.

At Danmark er kørt ud på et sidespor, handler jo ikke bare om nogle få millioner, men om utrolig meget mere, og ikke bare for et enkelt lokalområde eller for vores hovedstad, men for

hele det danske samfund, og det er det, der er hovedpointen i denne sag.

Udviklingen i Europa går nu så stærkt, og væksten i Østersøområdet er så omfattende, at hvis vi lader denne udvikling glide os af hænde og bare sidder og ser på, at trafikken mellem Sverige og Tyskland uden om Danmark og mellem Finland og den nordlige del af Polen uden om Danmark stiger, altså hvis vi bare sidder og ser på, at udviklingen i stigende grad går uden om Danmark, så er det store tab for det danske samfund, vi taler om.

Derfor har vi fremsat dette forslag, og jeg er glad for de positive bemærkninger, der er faldet, og jeg er glad for den tilslutning, der er givet. Vi har haft en række forhandlinger og overvejelser frem og tilbage, og jeg må indrømme, at jeg synes, vi er landet på et godt sted.

Men jeg har ikke på noget tidspunkt sagt – jeg har i hvert fald ikke ment det – at der er en garanti for, hvornår denne rute åbner. Jeg har sagt, at den tidligst vil kunne åbne til sommer næste år – tidligst – men det afhænger jo af en række ting, som jeg har været inde på, og som vi direkte skriver i vores forslag.

Jeg tror, jeg med disse bemærkninger har beroliget de tilhørere, som har været lidt usikre efter den meget turbulente debat, der har været, og jeg håber på, at vi nu får Danmark ind på landkortet igen. Det er det, der er formålet med det her.

Formanden:

Jeg har noteret fire korte bemærkninger, men i øvrigt er det min opfattelse, at debatten ret hurtigt bør kunne finde sin afslutning.

- Først hr. Arne Melchior.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal nok lægge ansigtet i alvorlige folder, for det er i virkeligheden en ret trist sag.

I hr. Svend Erik Hovmands tale fik vi heller ikke nogen idé om, hvad anskaffelses-, anlægs- eller driftsomkostningerne vil være.

Jeg skal oplyse Folketinget om, at CD havde stillet et ændringsforslag, hvori vi ville pålægge regeringen at undersøge *mulighederne* for en sådan bane, som vi også gerne ser etableret, hvis der er brug for den. Men det har vi trukket tilbage, fordi ministeren i et bidrag til betænkningen gav fuldt tilsagn om at undersøge alting, endda inden udgangen af 1998, og så er der vel ikke mere at komme efter.

Og med hensyn til, om man skal rejse via Sverige, skal jeg oplyse for hr. Svend Erik Hovmand, at titusinder af danskere, ja hundredtusinder, vil rejse til den danske ø Bornholm via Sverige, så det har ikke noget med sagen at gøre. Vi får ingen faktuelle oplysninger.

Og selv om vi har nok så meget sympati for ruten, kan vi altså ikke stemme for så useriøst og så uforberedt et forslag – en dækningsløs check, som jeg kaldte det. Men har vi ikke fået andet ud af det, har vi da fået lidt historieundervisning om Europas nyere historie, og det skal hr. Svend Erik Hovmand have tusind tak for at vi har fået repeteret.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Jeg kan nu konstatere, at både Venstre og De Konservative siger, at der skal analyser og vurderinger af ressourcebehovet osv. til, før den bane i givet fald kan blive en realitet, og at det langfra er sikkert, at det sker. Det er jo realiteten i det.

Så må jeg bare spørge hr. Svend Erik Hovmand, om han vil dementere sine egne offentlige udtalelser om, at nu er den hjemme. Vil hr. Svend Erik Hovmand dementere de udtalelser? Ellers må jeg fastholde, at der er tale om rent vælgerbidrag.

Så stillede jeg to konkrete spørgsmål til hr. Svend Erik Hovmand, som ikke blev besvaret. For det første: Er Venstre enig i, at man ikke kan pålægge DSB at etablere ruten inden for det forlig, der er indgået? For det andet: Hvor mange penge har Venstre så afsat til at etablere den?

Og det sidste, jeg gerne vil spørge om, er: Var det ikke en god idé, om Venstre kom i gang med at give tilslutning til det aktstykke, der ligger, så vi kunne gøre noget konkret her og nu for pendlerne og få gang i mere trafik mellem København og Ringsted?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Som det også er fremgået af debatten her i dag, synes jeg, det er dybt beklageligt, at denne situation er opstået, for ministeren er jo kommet med nogle klare signaler om, at den sag skulle have været tacklet på en ordentlig og fornuftig måde.

Hr. Svend Erik Hovmand gjorde meget ud af svenskernes adgang til Berlin og sagde, at der ligger en stor udvikling den vej over.

Så skal jeg bare gøre hr. Svend Erik Hovmand opmærksom på, at siden 1991 er der altså sket mere end en halvering af det antal togvogne, der er ført over til Tyskland.

Jeg vil også gerne høre hr. Svend Erik Hovmand her i dag bekræfte, at togene ikke kommer til at køre den vej over til sommer. Jeg tror, det er et utrolig vigtigt signal, der bliver sendt til lokalområdet nu om, hvad det her handler om. Jeg tager også denne her debat som udtryk for, at det er hr. Svend Erik Hovmand, der har været dybt uansvarlig omkring den her pinlige sag.

Formanden:

Hr. Søren Kolstrup som ordfører.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal ikke blande mig i debatten om, hvad der er den udsagte hensigt bag eventuelle ordføreres ageren her. Jeg skal bare gøre opmærksom på, at når Enhedslisten i det her spørgsmål har ønsket at fremme den her banestrækning, er det ud fra det overordnede synspunkt, der hedder, at vi lever i en verden, hvor flere og flere kræfter vil have, at al trafik skal samles i transportkorridorer. Vil vi derimod et Europa, hvor regionerne bliver bedre og bedre udbygget, kræver det en politisk indsats, hvor vi får et flerstrengt system, et flerstrengt jernbanesystem, hvor der er mange forbindelseslinjer mellem nord og syd.

Derfor må København-Gedser-Berlin ses som led i en sådan flerstrengt løsning, og selvfølgelig skal der i den forbindelse være en forbindelse til den kommende hovedstad.

Det næste: Der er nogle, der har gjort anmærkninger om, at DSB og Deutsche Bundesbahn ikke er så interesseret i den her sag. Nej, det tror pokker. Det hænger jo sammen med, at de mere og mere skal køre efter privatdrift. Derfor er det vigtigt at understrege, når ministeren skal undersøge de her ting, at man skal være indstillet på at finde alternative samarbejdspartnere og netop bryde de to jernbaneselskabers tendens til at koncentrere al transport i de dér transportkorridorer.

Det er på den baggrund, Enhedslisten har rejst den her sag, og vi ser frem til, at der dannes et flertal, der støtter en kvalificeret undersøgelse af den her linje og på den baggrund tager beslutning om den endelige etablering, og vi er meget indstillet på at bidrage til de ende-

lige seriøse undersøgelser, der kan danne baggrund for, at vi får den her linje.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Hr. Jørn Jespersen fra SF stillede en række spørgsmål, og når jeg hørte det indlæg, han kom med her fra talerstolen og ikke mindst hans afsluttende bemærkninger, vil jeg blot sige, at det at deltage i en debat på det niveau synes jeg ikke rigtig jeg kan bidrage med. Men jeg kan sige så meget, at når jeg har sagt, at den tidligst vil kunne åbne til sommer, så tror jeg nok, at det dækker over en realitet, som alle vil kunne erkende.

Det er muligt, jeg er blevet citeret for noget andet, det skal jeg ikke kunne sige, men når jeg er blevet spurgt, hvornår denne her rute kan komme i gang, må jeg sige, jamen det kan tidligst ske til sommer, fordi der er et valg i Tyskland, som må respekteres, der er nogle forhandlinger og undersøgelser, der skal tilvejebringes. Ministeren har selv sagt, at hun vil kunne være færdig med dem her før jul, og det er jo fint nok. Så er der et beslutningsgrundlag. Derfor siger jeg tidligst til sommer.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg tror, det tydeligt er fremgået af debatten, hvorfor regeringspartierne roligt lader sig stemme ned i den her sag. Og jeg synes også godt, jeg med rette kan konstatere på baggrund af den debat, der har været, og de tilkendegivelser, der har været fra partierne, både fra SF i betænkningen og fra Kristeligt Folkeparti her fra talerstolen, at der er et komfortabelt flertal båg den strategi, som regeringen har anlagt på det her område.

Nu analyserer vi sagen. Så drøfter vi den med tyskerne og ser, hvilke muligheder vi har for at genåbne den rute, og vi gør det, hvis det er forsvarligt og fornuftigt. Ellers må vi ræsonnere på den sag indtil videre, men fortsat i øvrigt følge med i de muligheder, der måtte vise sig i fremtiden.

Det er regeringens strategi, og jeg synes, jeg med rette kan konstatere, at det i virkeligheden

også er den strategi, som et stort flertal her i Folketinget ønsker skal følges, og det vil jeg sådan set gerne kvittere for over for dem, der står bag den strategi. Tak for det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 59 stemmer (V, KF, SF, DF, EL og KRF) mod 53 (S, CD, RV og FP).

Formanden:

Trafikministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 8. september 1998 kl. 10.00 med følgende dagsorden:

Første behandling af forslag til finanslov for finansåret 1999.

Skulle det blive nødvendigt at indkalde Folketinget til yderligere møder i dette folketingsår, vil meddelelse om tidspunkt og dagsorden blive tilstillet medlemmerne skriftligt.

Jeg ønsker alle medlemmer og alle medarbejdere en god sommer!

Mødet hævet kl. 13.37