

(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.