

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