

overtalelsesevne for at få tyskerne til at acceptere, at de ikke skal sætse alle ressourcerne på, at de selv kan få gode forbindelser til Østeuropa.

Det er på den baggrund, vi i dag kommer med et klart budskab til trafikministeren og regeringen. Vi synes, det er forkert, at Danmark køres ud på et sidespor. Vi vil ind på hovedlinjen igen.

Enhedslisten har øjensynlig det samme mål, men man stiller nogle meget bastante kostbare krav. Skulle man eksempelvis til at bestille helt nye IC3-togsæt, ville det koste 100-200 mio. kr. og vare mellem et og to, måske tre år, inden de kan leveres. Vi tror, det kan gøres væsentlig hurtigere, væsentlig billigere, eksempelvis ved at udnytte eksisterende materiel. Vi vil ikke gøre forhandlingerne mellem de to ministre unødigt vanskeligere ved at lægge alt for mange bastante krav ind i beslutningerne, hverken om togteknik, færgeoverfart eller andre ting.

Efter debatten i dag er det op til ministeren at komme med et udspil med henblik på snarest muligt at få etableret en direkte, hurtig forbindelse mellem de to hovedstæder. Det er det, der er dagsordenen – kort og godt.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg har en kommentar til hr. Svend Erik Hovmands bemærkning om, at vi ingenting forstod. Vi lukkede af for udviklingen til Østeuropa – det var ordene – hvorefter vi fik at vide, at vores naboer forstod at sætse på Østeuropa. Jeg gør opmærksom på, at den satsning, som svenskerne gjorde på Østeuropa, igennem det sidste år har medført et fald i passagermængden på mellem 20 og 30 pct. Det er altså det underlag, der er. Det er altså det, man fik ud af at sætse på denne rute, når vi nu her i Danmark ikke forstod nogen ting af noget. Der var altså ingen trafik, der gik uden om Danmark i denne her sag.

Men hr. Svend Erik Hovmand fik ikke benyttet lejligheden til at give bare antydning af en fornemmelse af, hvor vi skulle få de 40 mio. kr. i anlæg, de 20 mio. kr. i drift fra, hvor pengene skulle komme fra, og i hvilken rækkefølge de skulle tages, hvilket af de mange projekter, som bl.a. hr. Svend Erik Hovmands eget parti og andre partier her har prioriteret højt, der skulle lide skade. Vi fik ikke antydning af et svar. Jeg efterlyser det, fordi jeg som sagt gerne vil kun-

ne afvise de mange påstande, der er om, at dette er et forslag båret af populisme.

Og så vil jeg gerne spørge hr. Svend Erik Hovmand: Forudsætter partiet Venstre, at den tyske side af sagen er med og spiller aktivt med i dette projekt? Er det en forudsætning for, at projektet og forslaget kan gennemføres?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil gerne spørge hr. Svend Erik Hovmand: Hvad er det, der er så skadeligt for det danske samfund ved, at den togrute ikke kan genoprettes? Hvor stort har tabet været for samfundet ved, at den blev nedlagt her for tre år siden? Jeg ved, man føler det er et tab i Storstrøms Amt, men hvor er det kæmpetab for samfundet?

Det næste: Nu har vi lige været igennem øvelsen om DSB-SV-loven her i formiddag, og da nævnte jeg det også, og jeg vil sige det én gang til: Vi skal jo altså have rammeaftaleforhandlinger her til efteråret. Hvis det er sådan, at et flertal her i Folketinget vedtager det her beslutningsforslag uden om regeringen og de øvrige partier, hvordan vil Venstre så forholde sig i den kommende rammeaftale omkring de 40-50 mio. kr. eller mere, det her kommer til at koste? Skal det prioriteres op og i givet fald foran hvad?

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal helt undlade at kommentere hr. Søren Hansens personlige bemærkninger. De står jo udmærket for hr. Søren Hansens egen regning. Men derimod vil jeg hæfte mig ved lidt af det saglige, han beskæftigede sig med, og det var spørgsmålet om trafikudviklingen over Østersøen. Hvis man ser på den seneste undersøgelse, som er foretaget i forbindelse med Femer Sund, viser det sig, at der har været en nedgang i trafikken på 6 pct. fra Sverige til Tyskland, men en nedgang på 20 pct. fra Rødby til Puttgarten. Der er altså klart tale om, at en stigende del af trafikken nu går mellem kontinentet og Skandinavien over Sverige.

Og så må jeg sige, at selvfølgelig – hvis hr. Søren Hansen havde hørt, hvad jeg sagde i mit indlæg – forudsætter vi, at tyskerne er med i det her. Det er derfor, vi ikke laver nogen bindinger. Vi laver overhovedet ingen bindinger i det beslutningsforslag, der er lagt op til her, om materiel, eller hvordan det skal gøres, hvilke tog der skal køre hvor, hvilke færger der skal