

tilhænger af noget, må vi afvente regeringens plan.

Man kunne jo også vælge den stil, man havde tidligere, hvor man sagde, hvad regeringen skulle have i sin redegørelse. Dansk Folkeparti sidder, så vidt jeg har forstået, tættere på, uanset at der er nogle, der taler om brede forlig her.

Hvad nu, hvis hr. Poul Fischer sagde, at alt det, der står i den her vedtagelse, skal med i regeringens investeringsplan, i stedet for at sidde og sige: Nu må vi se, hvad der kommer?

Det bliver alt godt fra havet, og det interessante bliver ikke, hvad der står i investeringsplanen. Det bliver det, der ikke står, skulle jeg hilse og sige med min erfaring, selv om der er nogle, der mener, den ikke er så lang.

Hvordan kan det være, at Dansk Folkeparti slet ikke har nogen holdning? Er det, fordi man ikke må, for det har man skrevet under på i finanslovaftalen?

Jeg kan godt forstå, at der er noget, der er lønsumt af jernbaneinvesteringen, men jeg synes, jeg hørte det sådan – jeg synes også, jeg kunne høre det lidt på ministeren – at nu skal vi jo ikke bare køre tog. Det kan jo godt være, at investeringer i jernbane, fordi det er ret tungt, er dyrere på kort sigt end investeringer i vej. Det er jo derfor, det kræver en særlig prioritering at beslutte med hensyn til banerne.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Til hr. Jacob Buksti vil jeg sige, at vi ikke har skrevet under på, at vi ikke må komme med nogen forslag, og hvis hr. Jacob Buksti havde hørt efter min ordførertale, nævnte jeg også nogle strækninger. Jeg nævnte også en høj prioritering af yderområderne, så vi kan have en ordentlig trafikbetjening dér. Så Dansk Folkeparti skal nok komme med deres ønsker på investeringsområdet, og vi har også nogle holdninger til det.

**Formanden:**

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

**Kaj Ikast (KF):**

I juni 1992 blev der lavet et stort forlig i EU om jernbanernes internationale samkørsel og samarbejde på jernbanerne. Vi gik jo så af som regering i 1993, og så har Socialdemokraterne jo virkelig haft muligheden for at køre det, som de selv ville, for basis var lagt.

Nu har vi fået en ny hvidbog, og jeg håber, den nye hvidbog kommer længere, end vi gjør-

de i 1992, således at vi får fjernet en stor del af de tekniske handelshindringer, hvis jeg må kalde dem sådan, inden for jernbanerne.

Det er sikkerhedssystemerne på det internationale jernbanenet; det er samspillet i det internationale, for vi kan ikke komme uden om, at det danske jernbanenet er afhængigt af det internationale, idet vores opgave jernbanemæssigt set er at være bindeleddet mellem Skandinavien og Centraleuropa, udviklingen mod øst, således at vi bærer det medansvar, det er at være jernbaneforbindelsen. Det havde man lagt op til i den tidligere regering.

Man har også forhandlet videre om Femernforbindelsen, som man gjorde det i forlængelse af Øresundsforbindelsen, og jeg mener, Danmark er forpligtiget til at lave to store jernbaneforbindelser igennem Danmark, én, der går fra Hamburg til Aalborg og så videre til Frederikshavn og Hirtshals. Jeg mener også, at Danmark er forpligtiget til at lave en Femernforbindelse, således at jernbanen kan komme over Femernforbindelsen og til København og videre til Malmø med en forbindelse til Stockholm og til Oslo.

Derudover er vi forpligtiget til jernbanemæssigt set at opretholde hovedsporet i Danmark. Det er og har altid været således, at det er det, DSB mest har interesseret sig for. Det, vi er nødsaget til at højprioritere i de kommende år, er de mindre jernbaner. En del af dem er nu ført over til amterne, og jeg håber, at det får en bedre effekt, end det har haft tidligere, for jeg må sige det, som jeg føler det: Man har ikke prioriteret de små jernbaner ret meget i de senere år.

Jeg vil også gerne have lov at sige, at det, at man sætter fjernbusser ind, giver en konkurrence for DSB, men jeg går ind for det alligevel, for det er godt med konkurrence, uanset hvad man mener.

At vi har gennemført den første udlicitering, som er gennemført under den socialdemokratiske regering og støttet af os, skal jeg ikke lægge skjul på. Vi vil under næste punkt komme mere ind på udliciteringen, som vi selvfølgelig støtter.

Det, der for mig er væsentligt, er, at man forlader det dér, man havde i den sidste del af den socialdemokratiske regering, at det kun var fire partier, der sad og diskuterede jernbanen. Det har nok været det mest skadelige for jernbanen overhovedet, at man har været så ensidig, at det kun er den ene halvdel af Folketinget, der er med i den, hvorimod man tidligere hele tiden