

Det her forslag har jo været drøftet også i de lokale områder, og jeg ved godt, at der er mange, mange, der hævder, at hr. Svend Erik Hovmand er engageret i denne sag af rent opportunistiske, rent populistiske grunde. Det har jeg naturligvis afvist, hver eneste gang jeg har hørt påstanden fremført. Sådan kan det naturligvis ikke hænge sammen. Det er naturligvis rent saglige grunde, der bærer dette forslag igennem. Det er jeg helt opmærksom på, men jeg må sige, at jeg har haft svært ved at overbevise de mange, der hævder, at det her er ren lokalpopulisme.

Men nu har hr. Svend Erik Hovmand altså chancen for at byde på sit forslag til, hvordan der skal prioriteres. Er det her, der skal bruges 40-50 mio. kr. i anlægsudgifter? Er det her, der skal bruges 20 mio. kr. i årlige driftsudgifter til at løse en relativt beskedne opgave blandt de mange store opgaver, vi står over for? Jeg lytter med stor interesse og håber, der kommer et meget seriøst bud, sådan at min stadige afvisning af, at det her er populistisk, kan få en øget styrke.

Som ministeren må jeg sige, at jeg også undrer mig over, at der bag det ene af disse forslag er partier, som netop er enige om, at vi skal sætte os sammen for at drøfte den samlede strategi for jernbanen, og at det skal ske inden så farlig lang tid. Den proces fremmes ikke af, at man piller et enkelt lille forslag ud til særbehandling.

Socialdemokratiet kan ikke støtte de to beslutningsforslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Det var beklageligt, at daværende trafikminister Jan Trøjborg nedlagde den direkte togforbindelse fra København over Gedser til Berlin for fem år siden. Mens den tidligere regering havde gjort meget for at lukke op til Central- og Østeuropa efter Murens fald, gjorde den nye regering i bogstaveligste forstand det stik modsatte, nemlig at lukke ned for den 100-årige direkte forbindelse mellem de to hovedstæder København og Berlin. Og det var regeringens egen beslutning. Det var nemlig et halvt år før, DSB fik sin nye selvstændighed, og trafikministeren fik i al fald formel opbakning både fra udenrigsministeren, da vi rejste sagen i Europaudvalget, og senere fra statsministeren.

Men reelt var der tale om en fejldisposition. Ganske vist gav ruten et underskud på 10-12 mio. kr., men det skyldtes dels, at den var

stærkt nedprioriteret fra DSB's side. Den blev overhovedet ikke markedsført; ja, på et tidspunkt stod den ikke engang i køreplanen. Hertil kom, at komfort og regularitet var helt i bund. Det tog over ti timer at køre i tog mellem de to hovedstæder – stort set samme tid, som da ruten blev etableret med damplokomotiv for hundrede år siden. Og så var der lange ventetider på begge sider af Østersøen, så der var ikke noget at sige til, at den blev brugt meget lidt.

Mens den danske regering altså i bogstaveligste forstand lukkede af for den nye udvikling i Central- og Østeuropa, gjorde vores naboer det stik modsatte. Bonnregeringen gik i gang med at etablere flere forbindelser til Østeuropa. Det drejer sig f.eks. om en ny motorvejsforbindelse fra Hamborg langs Østersøen mod Polen, og det drejer sig om en ny højhastighedsforbindelse fra Hamborg til Berlin. Man vidste nemlig udmærket, at Berlin ikke bare skulle være Tysklands hovedstad, men også centrum for det meste af jernbanetrafikken i det nye Central- og Østeuropa. Og vores anden nabo, Sverige, gik også i gang med at satse på det nye Europa. Med en investering på over 4 mia. kr. og fire nye megafærger, hvoraf den første allerede er sat i drift, satsede man meget på en ny direkte forbindelse fra Sydsverige til Rostock parallelt med den rute, daværende trafikminister Jan Trøjborg havde nedlagt.

Ser vi på trafikudviklingen mellem kontinentet og Skandinavien, ja, så er det åbenlyst for enhver, og undersøgelserne nu viser det jo også, at mere og mere trafik går uden om Danmark. I stedet for at være hængslet mellem kontinentet og Skandinavien bliver vi i større og større omfang hægtet af og bogstavelig talt kørt ud på et sidespor i det europæiske trafikbillede til skade for hele det danske samfund.

Det er på den baggrund glædeligt, at både hr. Jan Trøjborg, efterfølgeren, hr. Bjørn Westh, og den nuværende trafikminister, fru Sonja Mikkelsen, har udtalt sig positivt for en genåbning af ruten til Berlin. Den nuværende trafikminister har oven i købet meddelt offentligt, at hun agtede at drøfte den her sag med sin tyske kollega, og det gjorde hun faktisk lige efter, at hun tiltrådte, uden at aftalepartierne gjorde indsigelse mod det. Det var aftalepartierne selvfølgelig med på.

Vi siger nu: O.k., det er flot med de positive ord. Men positive ord gør det ikke alene; der skal aktiv handling til, måske også en hel del