

politisk prioriteres meget højt, og at der skal tilvejebringes et seriøst beslutningsgrundlag, som vi derefter kan tage stilling til. Det er realiteten i beslutningen.

Det, som jeg i den forbindelse synes er dybt deprimerende, er Venstres adfærd i forhold til vælgerbefolkningen. For 5 minutter efter, at betænkningen over det her forslag var skrevet, var hr. Svend Erik Hovmand i den lokale regionalradio, på Ritzaus Bureau og i telefonen til de lokale medier i Sydsjælland og på Lolland-Falster med budskabet om, at nu er den hjemme. Og hr. Svend Erik Hovmand forventede oven i købet, at denne rute kunne indkalkuleres i sommerkøreplanen næste år.

Sommeren 1999 vil hr. Svend Erik Hovmand bestyre en togrute København-Berlin i henhold til de oplysninger, han giver sine vælgere!

Det er et ganske stort løfte, hr. Svend Erik Hovmand her har udstedt. Og hvis han ikke er i stand til at indfri det, vil der være tale om et helt klart eksempel på vælgerbedrag, som ikke burde komme bag på vælgerne, men som måske alligevel gør det. Men i givet fald tror jeg, at det er sidste gang, det sker.

Jeg vil stille to helt konkrete og præcise spørgsmål til Venstre, og hvis hr. Svend Erik Hovmand vanen tro ikke svarer på dem, vil jeg bede andre i Venstre om at besvare dem:

Er Venstre enig i, at en genetablering af denne rute ikke er noget, som Folketinget i henhold til det indgåede DSB-forlig kan pålægge DSB inden for DSB's eget budget?

Og hvis svaret på dét er bekræftende – hvad jeg forventer – er Venstre så indstillet på at betale, hvad det koster, og hvad er Venstres bud på, hvor mange penge det koster? Og har hr. Svend Erik Hovmand fået de penge i gruppen, og hvor mange penge har Venstre afsat?

Og så skal jeg afslutningsvis bare sige, at jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, at Venstre på den ene side fører sig frem med falske løfter om nu at have sikret denne rute, men på den anden side i virkelighedens verden – dér, hvor det kunne gøre en reel forskel, nemlig med hensyn til bevillingen til ruten København-Roskilde, som er til stor gavn for pendlere både på Vestbanen og på Sydbanen – blokerer bevillingen.

Dér sætter man hælene i, fordi hr. Svend Erik Heiselberg mener, at han ikke er blevet behandlet ordentligt i forhold til et forlig, men uden at have saglige argumenter og uden at tage hensyn til togpassagererne.

Det er i virkeligheden Venstres reelle linje i det her spørgsmål: falske løfter og ren svindel og bedrag over for vælgerne og en konkret blokering for et fremskridt dér, hvor man kunne få den.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Som flere af de øvrige ordførere har været inde på, er det et spørgsmål om, hvad det her koster. Og dér vil jeg godt spørge Venstre, om jeg kan få et helt præcist svar på, om det er korrekt, at man – ud over de tal, der hidtil har været nævnt – for at få samlet et flertal for det her og for at få Kristeligt Folkeparti til at stemme for det bl.a. har lovet at genindføre nattog til Nordjylland.

Det vil jeg gerne have bekræftet.

**Formanden:**

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Svend Erik Hovmand.

**Svend Erik Hovmand (V):**

Europa har ændret sig meget i de sidste 10 år, og det er åbenbart ikke gået op for alle, at Murens fald i 1989 faktisk betød åbningen til Central- og Østeuropa, og jeg siger det med særlig adresse til de Europavenlige partier.

Og beslutningen om at gøre Berlin til hovedstad og beslutningen om at udvide EU med bl.a. Polen, Tjekkiet og Ungarn gør det mere nødvendigt nu end nogen sinde tidligere, at den danske infrastruktur er i orden. Og det er vigtigt for Danmark at have den rette placering i det trafikpolitiske billede i Europa som hængslet mellem kontinentet og Skandinavien.

Tyskland og Sverige besluttede for 1½-2 år siden at investere 4 mia. kr. i en ny direkte forbindelse parallel med den fra København over Gedser til Berlin, som regeringen nedlagde i 1995 – 4 mia. kr.! Og jeg siger det bl.a. til Fremskridtspartiets ordfører, som var inde på det med Deutsche Bundesbahn, for det er da klart, at det selskab, som nu har investeret 4 mia. kr. i en parallel rute, selvfølgelig ikke er stærkt interesseret i så at få konkurrence ved, at ruten fra Berlin over Gedser til København genåbnes.

Men det, vi beder om i det her forslag, er jo, at trafikministeren nu optager forhandlinger med sin kollega, og det er den tyske trafikminister, for det er jo trafikministrene, der forhandler sammen, og ikke selskaberne, og der er måske også andre, der har interesse i at køre