

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 85:

Forslag til lov om udbygning af banestrækningen mellem Orehoved og Nykøbing F.

(Fremsat 10/12 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erenbjerg (S):

Socialdemokratiet kan varmt anbefale det foreliggende lovforslag om en udbygning af banestrækningen mellem Nykøbing F. og Orehoved.

Det er en udbygning, der er nødvendig af hensyn til DSBs regularitetsbestrebelse. Det stigende pres på de kollektive trafikmidler mellem bopæl og arbejdsplads har netop for dette område været særdeles udtalt, og det er et pres, der har betydet, at der i dag på den 29 km lange, enkeltsporede strækning kører 87 tog i døgnet med 89 planmæssige krydsninger. Et så stort antal tog og så mange krydsninger er selvsagt medvirkende til ofte store forsinkelser, og derfor er en udbygning særdeles nødvendig, hvis DSBs målsætning om regularitet skal opnås.

Samtidig skal anføres, at et sådant anlægsarbejde vil have nogle særdeles gunstige virkninger i et i forvejen hårdt ramt område med hensyn til beskæftigelse. Vi vil varmt anbefale lovforslaget og tilsige vor støtte til en hurtig udvalgsbehandling.

Burgdorf (KF):

Det ser ikke ud til, at sporene skræmmer imellem Orehoved og Nykøbing F. Tværtimod synes man, at man skal have et par spor mere, og når der er baggrund for det, som ministeren her lægger frem, vil vi gerne støtte lovforslaget.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan give tilslutning til lovforslaget.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil deltage i jubelen over lovforslaget. Selvfølgelig går vi ind for det og vil gerne hjælpe det hurtigt igennem.

Jeg vil godt sige her, at jeg synes, noget tyder på, at der trods alt foregår for lidt på

dette område. Altså ikke specielt nede ved Lolland-Falster – dér foregår som bekendt temmelig meget og også temmelig meget overflødig, sådan lidt øst for denne banestrækning. Men inden for hele DSB-systemet tyder noget på, at det er ved at gå i frø med at få bygget ud, sådan som vi har brug for det. Vi har brug for det af trafikale grunde.

Forleden dag blev der sagt i radioen, at nu skulle vi ikke genne flere mennesker over i den kollektive trafik, nu måtte vi beholde folk i de private biler. Jeg har altid spekuleret på: hvem er folk? Det er ikke børn, og det er ikke gamle. Ca. 50 pct. af befolkningen hører altså ikke til folk. De har brug for den kollektive trafik. Derfor må der gøres noget mere for denne udbygning. Jeg håber, ministeren kan gå op og fortælle mig, at der bliver gjort noget mere for den udbygning, samtidig med at jeg håber, at ministeren også kan gå op og fortælle noget om de beskæftigelsesplaner, som mig bekendt er udarbejdet af DSB. De har meget med regulariteten at gøre, men det er kun en lille del af dem, der nyder fremme i regeringen. Det er vigtigt for det, som med et rædsomt ord hedder regulariteten, det er vigtigt for hele betryggelsen af vores togsystem, og det er beskæftigelsesintensivt næsten alt sammen. Det har stor smidighed, fordi det kan fordeles rundt omkring i landet, hvor man har brug for disse arbejder og brug for den beskæftigelse.

Jeg vil gerne have et svar fra ministeren om, hvor meget man har gjort ved disse ting i forberedelsen, eller hvor meget man gør i øjeblikket i regeringen for at få nogle af disse ting i bogstaveligste forstand på skinner.

Knud Lind (FP):

Indledningsvis kan jeg sige til trafikministeren, at fremskridtspartiet også går ind for denne sag.

Vi oplever nu den glæde, at man også i det sydlige i stedet for enkeltspor vil gå over til to spor, som man har haft det i Nordsjælland og andre steder i mange år. Jeg vil godt sige til trafikministeren, hvis trafikministeren har tid til at høre efter, at vi nede i den egn ikke har haft den service, som man måske burde have haft, i særdeleshed når man sammenligner med Nordsjælland.

Det er ikke bare et spørgsmål om, at man i Nordsjælland og andre steder kører med to

[Knud Lind]

spor, hvor de har ét dernede, men det er også et spørgsmål om vognens indretning m.v. Hvis man kigger på de vogne, der kører op nordpå til Nordsjælland, Helsingør m.v., så vil man opdage, at de har en langt højere standard. Jeg ved ikke, om det er, fordi klientelet oppe i Nordsjælland er mere højtråbende og større, ligesom har mere at skulle have sagt end de lidt mere forsagte nede sydpå. Men faktum er, at de vogne, der bliver indsat mod syd, er af en meget ringere standard.

Jeg har personligt mærket de gener, som trafikministeren har redegjort for i sine bemærkninger. Det er et spørgsmål, om vi egentlig har kunnet være det bekendt, også over for den forbindelse, vi har haft til udlandet. Det har nemlig reelt ligget sådan, at den jævnlig har været forsinket, og dens forsinkelse er kommet på den strækning, vi taler om her. Den forsinkelse kunne nemt snige sig op til en times tid, og det var ikke bare én dag, det var næsten hele året rundt, at denne strækning havde indflydelse på de tog, der kom sydfra.

Derfor er det et godt og fornuftigt lovforslag. Jeg håber, at ministeren, der nu lytter efter, også vil se på vognenes standard, så de måske – nu vi får to spor sydpå – kunne blive af samme standard som dem, der går til Nordsjælland.

Hahn (CD):

Jeg støtter med glæde ministerens lovforslag om udbygning af banestrækningen mellem Orehoved og Nykøbing F.

Når dette er sagt og jeg kommer på denne plads i en række af ordførere, som har talt om arbejdsløsheden i de forskellige områder og om den gavn, områderne vil have af statsbanerne, vil jeg tillade mig at henlede ministerens opmærksomhed på strækningen Tønder-Tinglev. Sporene findes stadig. Hernede savner man stærkt en forbindelse Skærbæk-Tønder-Sønderborg.

Samtidig er jeg vidende om, at en busvognmand vil søge koncession til at køre til København fra Tønder. Jeg håber, ministeren vil se velvilligt på denne sag i udvalget.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan støtte lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg er i stand til at sige tak for den positivitet, der har ombølget dette lovforslag. Man glæder sig både hos DSB og selvfølgelig ikke mindst hos de rejsende til, at i hvert fald denne strækning skal blive i orden med hensyn til det forhold, som lovforslaget omhandler.

De forskellige ordførere har – ikke unaturligt – benyttet lejligheden til at fremsætte en række andre ønsker og betragtninger, lige fra bedre vogne til dobbeltspor flere steder, og der var såmænd også noget om en buskoncession fra Tønder til København. Det lyder alt sammen mægtig godt. Det med buskoncessionen skal jeg lade ligge her, for det er et meget stort og meget svært, principielt emne, men må jeg om de andre ting sige, at der er ikke noget, jeg hellere vil, end at komme med forslag og imødekomme de fremsatte ønsker. Oprindeligt var der, da vi arbejdede med dette lovforslag, på ønskelisten flere strækninger, som skulle have været omhandlet af dette lovforslag, men af økonomiske årsager måtte vi altså renoncere og prioritere, og derfor omhandler lovforslaget i denne samling udelukkende den her nævnte strækning.

Jeg kan sige til fru Margrete Auken, at vi er helt opmærksomme på den beskæftigelses-effekt, der er i arbejder af denne art, og også på det lave importindhold, der er i dem. Jeg kan sige, at man i DSB har sat fuld fart på de ting, der allerede er lov om, og at man presser meget på hos mig og regeringen for at få yderligere arbejder af den art udført. Det har naturligvis min største interesse at kunne efterkomme dette. Jeg kan i dag desværre ikke tilsige mere, end at jeg håber, at et tilsvarende lovforslag til næste samling kan blive noget mere omfattende.

Knud Lind (FP):

Jeg takker for ministerens velvilje, men jeg vil godt gøre opmærksom på, at mit forslag om bedre togvogne på strækningen fra København ned til Nykøbing F. og Rødby ikke er et spørgsmål om flere penge, men om en bedre og mere ligelig fordeling af de til rådighed værende nye vogne, således at de ikke alle sammen kører op til Nordsjælland. Hvis ministeren ville tage turen til Nordsjæl-

[Knud Lind]

land, til Helsingør, og bagefter prøve at tage en tur ned til Nykøbing F., så ville ministeren opdage, at togvognenes standard skifter ved Københavns hovedbanegård.

Da vi er inde i en tid, hvor man ønsker besparelser m.v., vil jeg her fra talerstolen godt give ministeren et lille råd med på vejen. Man har lavet et rabatsystem i DSB, og det er udmærket, men man har lavet rabatsystemet på en sådan måde, at de, som skal have rabat – og folk ønsker jo at køre på den billigste måde – i forbindelse med det, man kalder landsrabatkort, er nødsaget til hver eneste dag at købe en tillægsbillet til dette landsrabatkort. Det giver ret store køer og formentlig en del personaleproblemer, i særdeleshed i myldretiden, for DSB. Det var muligt, man kunne lave dette system lidt mere smidigt. Når jeg siger det, er det, fordi jeg selv kører med toget fra Næstved til København, og passagererne fortæller mig af og til om de forhold, som de mener burde forbedres inden for DSB.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Da jeg ikke nåede det i første omgang, vil jeg godt sige her, at VS støtter lovforslaget om det dobbelte spor.

Men jeg vil også godt sige, at de argumenter, der er ridset op, nemlig det stigende passagerantal og problemerne med regulariteten i trafikken, kunne man jo påpege for utroligt mange andre banestrækninger i Danmark. Hvis man virkelig vil være hæderlig og saglig, er der faktisk i forslaget indbygget argumenter for, at der også skal ske en udbygning af den kollektive trafik i andre dele af landet, fordi der generelt set har været et stigende antal passagerer, og fordi der mange andre steder også er problemer med regulariteten, fordi man ikke har ønsket at prioritere den nødvendige udbygning af den kollektive trafik.

Jeg bemærkede, at hr. Knud Lind talte varmt om de lokale problemer, og jeg kan da være enig i mange af de ting, hr. Knud Lind sagde. Men jeg må også sige, at hr. Knud Lind og hans parti, fremskridtspartiet, kunne have ført en forebyggende politik, hvis de for et par år siden havde valgt ikke at poste i hvert tilfælde 1 mia kr. i Farøprojektet og direkte ud i vandet dernede, men i stedet for havde prioriteret anderledes og brugt penge-

ne på den kollektive trafik. Så havde der måske ikke været helt så store problemer, som der er nu. Men det er da glædeligt, hvis hr. Knud Lind er kommet til den opfattelse nu, at Farøprojektet måske var en fejlinvestering.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan lige supplere fru Anne Grete Holmsgård. Det hører med, at fremskridtspartiet stort set var imod Farøbroerne, men hr. Knud Lind var ikke, fordi de nede i det amt syntes, det var sådan en god idé at slå over 1 mia kr. ud i Østersøen. Nu sidder det store drænrør nede i statskassen, så de skal såmænd være glade for, at vi hælder lidt penge i den igen. De har brug for det, for det er et idiotisk projekt.

Jeg vil godt takke ministeren for svaret. Jeg vil bare lige spørge om en enkelt ting: hvad mener ministeren med en »tilsvarende lovgivning«, der vil komme næste år? Det lyder meget interessant. Jeg vil godt have lidt mere at vide om, hvordan det ligger. Jeg er da glad for, at det gør indtryk, hvad vi siger. Jeg er glad for, at DSB laver lidt pres, og at det altså gør indtryk, hvad vi siger. Det skulle gerne også give sig et økonomisk udslag.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg skal blot konstatere over for VS' ordfører, at fremskridtspartiet som helhed gik imod Farøprojektet, mens det er korrekt, at jeg selv personlig gik ind for det. Vi har jo set fra SFs side, at der er ingen grænser for det, man vil spare på, bare det er tilstrækkelig langt væk, og således har VS det også. De har nok ikke prøvet en tur over Storstrømsbroen, det er formentlig derfor. De har aldrig set den og aldrig prøvet at køre på den og miste deres sidespejl m.v. og komme ud for færdselsuheld, og de har ikke set, hvor ringe en stand den er i i dag. Så var de nok ikke kommet med de udtalelser, som de kom med.

Man har talt så meget om forbindelsen over til Jylland, men når man nu har lavet denne Farøbro, er det et spørgsmål, om forbindelsen mod syd, mod Tyskland, egentlig ikke burde bygges et helt andet sted. Det er et spørgsmål, om det ikke var en bedre tanke

[Knud Lind]

end den tanke, man arbejder med nu, og som har været diskuteret i mange år. Her har man virkelig lagt veje m.v. ned, og det er reelt i øjeblikket den vej, folk fra Sverige osv. tager ned til Tyskland.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Jeg skal beklage, at jeg fik gjort hele fremskridtpartiet ansvarligt for prestigeprojektet Farøbroen. Det er rigtigt nok, at det kun var hr. Knud Lind, der talte varmt for det dengang. I et forvildet øjeblik overså jeg, at det jo er sådan, at de lokale repræsentanter for fremskridtpartiet gerne plejer at tale varmt for hver sit lille prestigeprojekt rundt omkring.

Jeg kan bekræfte over for hr. Knud Lind, at jeg aldrig nogen sinde har fået revet mit sidespejl af på vej over Storstrømsbroen – af den gode årsag, at jeg ikke har nogen bil med et sidespejl på. Til gengæld har jeg passeret broen adskillige gange med kollektiv trafik, og jeg mener, at det er gået særdeles glimrende. Det havde været helt fint, hvis den var blevet udbygget noget bedre. Men ak, pengene gik altså til Farøbroen! Det er jo ikke sikkert, de var blevet brugt til den kollektive trafik alligevel, men eftersom der sidder et flertal herinde, der gerne vil spare mange forskellige steder, så havde det dog været mere rimeligt at foretage en anden politisk prioritering af den kollektive trafik på det område.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Et par korte svarbemærkninger. Foranlediget af hr. Knud Lind skal jeg da gerne få undersøgt, om der i DSB findes en kystbanemafia, som har sat sig på alle de gode vogne, måske fordi nogle af de ledende medarbejdere bor nordpå – hvis det var det, der lå i hr. Knud Linds ord. Jeg ved det ikke, jeg håber ikke, det er således, jeg er overbevist om, at det ikke er således, men jeg skal undersøge det.

I øvrigt mener jeg, at dette spørgsmål såvel som det om rabatsystemet, hr. Knud Lind rejste, egner sig bedre til udvalgsbehandlingen, og jeg blues ikke spor ved at sige, at det er jeg ikke klædt på til at kunne svare på her, men jeg vil gerne fremskaffe alle oplys-

ninger, idet selv denne nemme lov jo skal underkastes en udvalgsbehandling. Da vi ikke særligt skal drøfte, hvad der står i loven eller dens bemærkninger, kan vi da godt benytte lejligheden til under almindelig del eller i forbindelse med dette lovforslag at få oplyst de andre ting, der har været rejst.

Flere af ordførerne har været inde på regulariteten, som jeg foretrækker at kalde præcisionen. Jeg vil gerne tillade mig at sige, at denne præcision efter min bedste overbevisning ikke har noget at gøre med omfanget af de bevilgede midler. Præcisionen for den kollektive trafiks, herunder DSBs, afgange og ankomster har noget at gøre med den rigtige planlægning inden for de ressourcer af mandskab og materiel, man har. Hvis man disponerer og tilrettelægger derefter og der så i øvrigt ikke sker naturkatastrofer og den slags ting, vil regulariteten være i orden. Får man så flere midler, kan man få en større intensitet, men ikke en større regularitet. Den er ikke pengeafhængig.

Fru Margrete Auken spurgte om tilsvarende lovgivning. Jeg erindrer ikke på stående fod, hvilke strækninger det er, der i øvrigt er prioriterede, og som oprindeligt også ville have været med her i denne behandling i dag, men jeg skal oplyse i udvalget, hvad det er for strækninger. Jeg håber, man vil stille spørgsmålet, og så skal jeg oplyse det, og så kan vi også drøfte den sag nærmere.

Så kunne denne her sag altså også bruges til igen at hakke på Farøbrosystemet. Jeg har haft lejlighed til, nu hvor jeg er i dette embede, at se lidt nærmere på, hvad det er, der foregår. Jeg er nu som før – som dengang, jeg stemte for det – overbevist om, at dette broprojekt vil blive til velsignelse ikke bare for de berørte landsdele, men for landet som helhed på grund af de forbindelser, det giver anledning til, og jeg tror, at der både trafikmæssigt, erhvervmæssigt og eksportmæssigt ligger meget store perspektiver, men det ved jeg vi ikke er enige om. Jeg havde ikke tænkt at inddrage Farøbroerne i debatten i dag, men således foranlediget vil jeg gerne have sagt disse positive bemærkninger om projektet, om hvilket jeg kan melde, at det er fint i gang og forløber med største regularitet.

Der var nogle, der talte noget om, hvad folketingsmedlemmer kan få sig selv til, når det drejer sig om områder, hvor de selv er opstillet eller valgt. Ja, det må jeg sige. I de

[Ministeren for offentlige arbejder]

måneder, i hvilke jeg har skullet bestride mit nuværende embede, har det været mig en forbløffelse at se, hvor mange folketingsmedlemmer der kommer op om sager, der vedrører deres område, og som pludselig har taget en anden stilling end den, de havde, da de oprindeligt stemte for en eller anden vejlov, fordi de er kommet ud for et lokalt pres. Det er jo en gammel erfaring herindefra, og det er vel ikke helt unaturligt. Er der noget, der kan forene folketingsmedlemmer fra de i øvrigt hinanden mest fjerntliggende partier, er det netop, når der kommer sådan et trafikalt spørgsmål op. Da man i sin tid skulle bestemme flyveruten fra Jylland til England, havde vi en valgkamp her i landet, og da oplevede man, at visse partiers ordførere i Vejle amt stod og anbefalede, at ruten skulle udgå fra Billund. Samme aften stod kolleger fra det samme parti under valgkampen i Århus amt og sagde, at den skulle udgå fra Tirstrup. Det er altså en gammel erfaring, at her stikker lokalpatriotismen meget højt op, og jeg tror nok, det er det samlede folketingspligt at passe på ikke at prioritere for meget efter denne lokalpatriotisme. Det er vor opgave her at anlægge – hvad skal vi sige? – fugleøjeperspektivet, se tingene i en samlet plan, og det er altså ud fra den betragtning, at vi har prioriteret den banestrækning, som er på bordet i dag, højere end de andre, som jeg til fru Margrete Auken altså har sagt at vi meget gerne vil komme med snarest muligt, og som jeg i udvalget vil redegøre nøjere for.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg synes blot, inden man fortæber sig i fremmedord m.v. som den regularitet eller præcision i DSB, som ministeren taler om, at det skal slås fast, at den er forbedret på en for vor tids fartglæde såre mærkværdig måde. For det reelle inden for DSB er, at man ikke kunne eller ville overholde den bestående fartplan eller køreplan. Da man ikke ville eller kunne gøre det, og da man ikke ville køre stærkere, sagde man til sig selv: så forlænger vi rejsetiden, og så skulle vi jo nok kunne overholde det. Det er det, der reelt er sket også på den strækning, vi taler om.

Man kunne tro, at jeg plejede mine særinteresser for så vidt angår den regularitet, der kommer på denne strækning, men det gør

jeg ikke, idet jeg selv ikke er særlig præcis, og derfor passede det mig udmærket, at de tog var en tyve minutter til en halv time forsinket, så kunne jeg altid ringe hjemmefra, og når de var forsinket, så var jeg egentlig talt også forsinket, og derfor gik det godt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard).

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 30:

Forslag til folketingsbeslutning om kystsikring.

Af Bilgrav-Nielsen (RV) m.fl.
(Fremsat 30/11 82).

Sammen med denne sag foretoges den sidste på dagsordenen opførte sag, nemlig:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 96:

Forslag til lov om finansiering af kystsikring.

Af Dohrmann (FP) m.fl.
(Fremsat 17/12 82).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Mølchior):

I den sidste halve snes år er der efter grundige overvejelser dels udført en række betydelige dige- og kystsikringsarbejder, dels taget meget væsentlige initiativer til fastlæggelse af retningslinjer for en aktiv og afbalanceret politik for det offentliges medvirken