

det havde været dejligt, hvis Fremskridtspartiet var gået op og havde sagt – men så var jeg altså nok også faldet ned af stolen – at det er en samfundsopgave; det skal folk selvfølgelig ikke betale for selv, og Fremskridtspartiet vil støtte med arme og ben, at det bliver statskassen, der dækker disse udgifter f.eks.

For der er altså en række uløste problemer i denne sag, og jeg tror, at Fremskridtspartiet er enig i, at der er meget store økonomiske uligheder, og at det er urimeligt; men hvad vi gør ved dem, det er en anden side af sagen.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Til fru Margrete Auken: Jeg sagde netop i mine afsluttende bemærkninger, at vi under udvalgsbehandlingen er åbne over for alle de meldinger, der er kommet her i dag, og at vi ikke vil afvise noget på forhånd.

Jeg vil så sige, at det kendskab, jeg har netop til dette område, naturligvis er ud fra de bekendte, jeg har, der har været i en situation, hvor de skulle adoptere børn. De siger, at det med børn kan man ikke gøre op i penge. Selvfølgelig koster det, men i forhold til det at få et barn, er der altså nogle andre ting, påstår de, man så må spare på for at få disse børn. Jeg siger bare, hvad de mener, de to par, jeg kender. Og det synes jeg er en god indfaldsvinkel: at man netop ikke skal se på økonomien i denne sag, for jeg tror, at alle, der vitterlig ønsker sig et adoptivbarn, også får det, uanset hvordan og hvorledes tilfældet er. Men vi vil gerne kigge også på det aspekt, det lover vi helt sikkert.

Netop de aspekter, fru Margrete Auken fremdrog her, gør, at man kan være betænkelig ved, om regeringen også når det, den har stået og lovet her i dag. Det har vi jo set tidligere, og derfor siger jeg – godt nok må man erkende, at det ikke er et hurtigtarbejdende udvalg; nogle vil måske sige, det er hurtigt i forhold til, hvad regeringen normalt arbejder med – at vi ikke kan være sikre på dette her. Jeg er glad for, at der er et flertal, der har udtrykt, at de støtter forslaget. Og dermed kan vi jo ikke bare lade det falde, vil jeg sige til fru Margrete Auken, for der er jo åbenbart et flertal, der støtter dette forslag.

Lad os nu prøve under udvalgsbehandlingen at tage hensyn til de indvendinger, der har været, også med hensyn til ekstra tilførsel af penge til forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 229: Forslag til lov om projektering af udbygning af Frederikssundsbanen m.v.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 27/3 96).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Der burde allerede nu køre tog med 10-minutters-drift mellem Ballerup og Frederikssund, og der burde være stationer etableret ved Måløv, Ølstykke og Rørbæk. Men det er der som bekendt ikke. Der køres på enkeltspor, og der standses ikke de pågældende steder. Det bør der hurtigst muligt gøres noget ved, og derfor er det så udmærket, at vi har fået dette lovforslag om projektering af banen forelagt.

Det er jo om denne banestrækning, at der har været lidt uenighed om omkostningerne, for nu at sige det mildt. Derfor synes jeg, det er fornuftigt, at ministeren i lovforslaget har indarbejdet et forslag om, at en uvildig instans kan gå ind og sammen med DSB være med til at forberede denne sag, så det kan gøres så hurtigt som muligt og så godt som muligt. Og på denne baggrund kan vi tilslutte os det meget fornuftige lovforslag.

Svend Heiselberg (V):

Efter 20 års ventetid finder vi i Venstre, at tiden er inde til, at vi sætter projekteringen af Frederikssundsbanen i gang som foreslået af ministeren, således at vi i foråret 1997 kan få vedtaget

anlægsloven om udbygning af Frederikssundsbanen.

Det var også den opfattelse, der lå bag, da vi vedtog DSB's rammeaftale for 1995-1998. Jeg skal afstå fra at bore i, hvilke økonomiske beregningsmetoder der dengang blev anvendt i DSB, men det kan ikke alene være inflationen, der har gjort sig gældende ved de sidste beregninger; vi håber, ministerens regnekundskaber forhåbentlig er bedre på alle andre områder; ellers vil ministeren forregne sig med henblik på Venstres støtte til anlægsloven i 1997.

Men vi hilser projekteringsloven velkommen, og vi vil støtte lovforslaget, og hvad angår ministerens bemyndigelse i lovforslaget til nedlæggelse af nævnte godsbanestrækning kan vi støtte den.

Brian Mikkelsen (KF):

Da vor ordfører på dette lovforslag, hr. Stefan G. Rasmussen, desværre ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne oplæse følgende:

Det er med stor tilfredshed, at vi nu kan konstatere, at den rapport, vi modtog i april 1994, var foreløbig. Rapporten, der var fuld af tal og flotte farver, bar titlen: »Frederikssundsbanen, udbygning, behov og muligheder«. Og som før nævnt heldigvis påført teksten: Foreløbig udgave.

Nu knap 2 år efter ved vi, at tallene i denne rapport mildest talt var skudt noget forbi, så i stedet for rapportens skøn på knap 4 mio. kr. for en totaludbygning af S-togs-strækningen Ballerup-Frederikssund tyder det nu på, at den hårdt tiltrængte udbygning af S-toget til Frederikssund muligvis kommer til at koste omkring 1 mia. kr. Det er da et fejlskøn, der vil noget. Det Konservative Folkeparti kan kun rose trafikministeren for hans bestræbelser på at få begrundet dette fejlskøn samt at hindre, at sådanne miskalkulationer kan opstå i fremtiden.

Men desværre er det ikke den eneste misser, der findes i førnævnte rapport. Den foreløbige rapport skitserer nemlig udbygningen af strækningen til Frederikssund som et anlægsforløb med fire etaper. Det mener Det Konservative Folkeparti er forkert, og vi håber, at ministerens hurtige fremsættelse af denne projekteringslov indikerer, at han er enig med os i dette. Er dette tilfældet, kan vi til gengæld love ministeren at være positive over for en meget hurtig behandling af både projekteringsloven og den efterfølgende anlægslov.

Jeg tror personlig, det er de færreste, der ikke kan indse, at en snarlig udbygning af S-togsstrækningen Ballerup-Frederikssund er af overordentlig stor betydning ikke bare for den trafikale afvikling i området, hvor en af Danmarks mest trafikerede veje, Frederikssundsvejen, findes, men også for den kommende erhvervs-mæssige udvikling af området langs S-togsbanen i det, der nu kaldes Frederikssundsfingeren.

Frederikssundsfingeren er den eneste af hovedstadsregionens fingre, der endnu ikke har hverken motorvej eller som et minimum 10-minutters-drift på S-togs-linjen. Det har ganske givet været en medvirkende årsag til den hæmmede udvikling i netop denne finger, og det har i hvert fald givet det stærkt overfyldte S-tog, som jeg selv har kørt meget med, øgenavnet Sildeekspresen. Det skal være slut nu.

Det er derfor vigtigt nu så at sige at få banet vej for de infrastrukturelle investeringer i denne finger, og Det Konservative Folkeparti kan således og til fulde støtte det her fremsatte lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Der er ikke et øje tørt i SF's folketingsgruppe, når vi skal stemme om et nyt spor til tog. Derfor synes vi selvfølgelig også, at dette er et udmærket lovforslag, og vi støtter det varmt.

Jeg skal ikke undlade at sige, at da jeg læste forslaget og så, at det første projekteringsforslag blev lavet for 21 år siden, tænkte jeg, at det måske er baggrunden for, at man har regnet sådan fejl i DSB i starten, men det er nok ikke med baggrund i det, at det er sket.

Jeg vil godt sige til ministeren, at det nogle gange er svært at forsvare DSB, når man får den slags, som man ser her, hvor der er regnet næsten 50 pct. galt fra starten af – så er jeg nærmest ligeglad med, hvor fejlen er. Det er svært, for det er noget af det, vi hører, når vi kommer ud, og det er noget af det, der bliver brugt mod DSB.

Med hensyn til nedlæggelse af strækningen Københavns Godsbanegård-Amagerbro og Islands Brygge er SF principielt imod nedlæggelse af togstrækninger; tværtimod går vi den modsatte vej, som jeg startede med at sige. Men vi vil godt stille nogle spørgsmål med baggrund i det forslag, der ligger her, og eftersom det er Københavns Kommune og Københavns Amt, der er kommet med forslaget, vil vi godt kigge på det – selvfølgelig positivt, men vi har nogle

spørgsmål, vi godt vil have besvaret desangående.

Vibeke Peschardt (RV):

En god gerning kan jo ikke gøres for tit, og derfor synes vi også, det er en god ting, at vi nu igen fremsætter et lovforslag om projekteringen af det dobbelte spor fra Ballerup til Frederikssund. Det skete, så vidt man kan se af bemærkningerne, sidste gang i 1975, hvor man også vedtog et projekteringsforslag for denne S-bane.

Til gengæld er anledningen til, at vi får det igen, jo ikke helt så underholdende. De tal, der er oplyst i rammeaftalen om DSB's økonomi for efteråret 1984, holder ikke, siger man nu, og det er da godt, vi får det at vide på så tidligt et tidspunkt, at man eventuelt kan nå at rette skaderne op enten ved omprioritering inden for rammerne eller måske ved omprioriteringer inden for det samlede statsbudget.

Når jeg siger det på den måde, er det for at understrege, hvor vigtig vi i Det Radikale Venstre finder denne sag. Den er vigtig for området, for udviklingen af hele den del af Frederiksborg Amt, hovedstadsreformen in mente.

Sagen skulle meget nødig forsinkes på grund af disse fejlskøn, og vi ser da også ministerens fremsættelse af forslaget som en måde at drive sagen frem på. Der er i hvert fald nogle penge, 260 mio. kr., så man kan tage fat, så snart projekteringsloven er færdig; så kan man begynde at ekspropriere m.v.

Det siger sig selv, at vi støtter forslaget og gerne vil have dette dobbeltspor udført så hurtigt som muligt. Vi kan også støtte den øvrige del af forslaget.

Jan Kópke Christensen (FP):

Der er to ting, der gør sig gældende i dette lovforslag, og det er for det første forslaget om projektering og udbygning af Frederikssundsbanen, altså et nyt 2. spor og anlæg af nye stationer, og det vil vi under udvalgsbehandlingen godt prøve at dykke lidt ned i.

Nu er der kommet nye tal frem om, hvad udgifterne bliver, og det er rigtigt, som SF's ordfører siger, at tilliden til DSB kan ligge et lille sted efterhånden med hensyn til de tal, man kommer frem til. Vi vil altså under udvalgsbehandlingen se nærmere på disse overslag fra DSB, også på, hvorvidt de sidste tal, der er kommet frem, nu vil holde.

Derudover er der det aspekt, at der er et forslag om nedlæggelse af Københavns havnebane

og forbindelsesbane, og det støtter vi et hundrede procent, men det første forslag, der ligger her, vil vi godt se lidt nærmere på.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten vil gerne bekræfte, at vi varmt støtter udvidelsen af Frederikssundsbanen med yderligere et S-togs-spor. Og så ikke mere om det.

Derimod støtter vi ikke den bunkelovgivning, som man meget ofte kommer med fra Trafikministeriets side, hvor man lægger forslag sammen, der intet har med hinanden at gøre. Enhedslisten kan ikke støtte § 3 i lovforslaget, som altså ikke har en døjt at gøre med S-togsprojektet, men som ministeren af uvisse grunde har valgt at lade indgå i dette forslag. § 3 handler om nedlæggelse af havnebanen mellem Københavns Godsbanegård og Amagerbro. Jeg vil anbefale ministeren meget at adskille de to vidt forskellige forslag, da vi fra Enhedslistens side ellers må se os nødsaget til at stemme nej til det samlede lovforslag.

Argumentet for at nedlægge havnebanen er angiveligt, at man vil spare en udgift på 8 mio. kr. til en renovering af jernbanebroen ved Langebro. Man har nu opdaget, at jernbaner altså er noget, der skal vedligeholdes, og den brug- og-smid-væk-taktik, der ligger i, at man efter bare 100 år agter at smide sådan en jernbane væk, fordi man ikke har kunnet finde ud af at vedligeholde den undervejs, kan vi altså ikke støtte.

Vi er fra Enhedslistens side principielt imod at nedlægge jernbanelinjer, som ved en ændret trafikpolitik ville kunne finde en fornuftig udnyttelse. I forbindelse med ikke mindre end to trafikforespørgsler i indeværende samling har et flertal i Folketinget tilkendegivet, at man ønskede at fremme en omstilling af godstrafik til skinner, og nu vil regeringen så udmønte disse dagsordener ved at starte med at nedlægge en godsroute. Er det nu ren regeringslogik, eller hvad er det?

Hvad kunne så perspektivet i sådan en godsbane være? Ud over at der peges på de generelle fordele ved at overflytte gods fra lastbiler til skinner også på Amager, så kan banen helt aktuelt anvendes i forbindelse med minimetroprojektet, hvor byggepladsen på Havnegade er sat under voldsom kritik, og hvor der er forslag fremme om at flytte arbejdspladsen til de tomme industriarealer på Østamager i stedet for. Væsentlige dele af transporten i forbindelse med

det enorme byggeprojekt ville hermed kunne benytte godsbanen, men selvfølgelig ikke, hvis broen fjernes.

Det er ligeledes i argumentationen for nedlæggelsen anført, at Københavns Kommune gerne i kulturåret vil inddrage skinnerealerne til rekreative formål på Islands Brygge. Det forekommer noget paradoksalt, når man mig bekendt har afvist kulturgrupper på Amager, der har planlagt anvendelse af netop godsbanelegemet, og som har anbefalet, at det skulle udgøre ryggraden i øens bidrag til kulturåret 1996.

Det virker også noget underligt, at man med henvisning til tredje fase i minimetropjektet, som er planlagt til at ligge på den yderste del af godsbanen, altså fra Amagerbro til Kastrup, skulle beslutte at nedlægge godsbanen til det nordlige Amager. For det første er det yderst usikkert, om tredje fase af minimetron overhovedet etableres, og for det andet kan den resterende godsbane stadig forsyne et meget stort byområde, hvis man da ellers mener noget med hele tiden at tilslutte sig, at godset skal over på skinner.

Når dette er sagt, vil jeg som en mere generel bemærkning sige, at det virkelig virker meget hovsa-agtigt at beslutte at nedlægge en jernbane, inden der er bragt mere sammenhæng i planlægningen omkring Amagers trafikmønstre, og hvor vi står over for at diskutere et helt nyt energiudspil fra regeringen, hvor netop trafikdelen formodes at spille en central rolle.

Hvis de to forslag ikke adskilles, bliver Enhedslisten nødt til at stemme imod forslaget.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti er ikke umiddelbart positiv over for det, der ligger her. Vi vil gerne tage stilling til det under udvalgsarbejdet. Vi synes, at der er så mange fejlskøn, når det drejer sig om DSB. Man starter med at sige, at en Frederikssundsbane vil koste 250 mio. kr., så bliver det en 8-900 mio. kr., og så bliver det såmænd nok 1,5 mia. kr., inden man er færdig. Vi synes, der gentagne gange fra DSB's side kommer for meget slendrian, for store usikkerheder og forkerte investeringer.

Omvendt må vi selvfølgelig sige, at hvis man skal have en kollektiv trafik, så skal den jo også virke, og så skal der også være tog og spor nok. Vi ser jo om vinteren, når der rigtig er brug for kollektiv trafik, at så aflyser man de fleste af linjerne, hvor man netop havde brug for at udbygge og køre endnu mere i den kollektive trafik.

Men altså som det ligger her, er vi ikke særlig positive over for det, men vi vil se på det under udvalgsbehandlingen.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg må have lov at takke for de bemærkninger, som har været positive over for lovforslaget. Jeg skal knytte nogle enkelte kommentarer hertil.

Der har været en hel del kommentarer til det forhold, at DSB's overslag, som er optaget i rammeaftalen om DSB, ikke ser ud til at holde. Hr. Svend Heiselberg mente ikke, at det kunne være inflationen alene, der havde gjort det. Det kan jeg bekræfte. Der er desværre tale om et ikke tilstrækkeligt gennemarbejdet forslag, som har ligget til grund for det beløb, som er skønsmæssigt optaget i rammeaftalen. Det er beklageligt, og derfor er der ikke andet at gøre end at få et fuldstændigt beslutningsgrundlag, hvor vi kommer meget tættere på en egentlig udførelse af projektet, nemlig at vi ved nøjagtig, hvilket projekteringsgrundlag der ligger til grund for det overslag af anlægsudgifter, der skal foretages.

Fru Vibeke Peschardt sagde, at det var måden at drive sagen frem på. Det er jeg fuldstændig enig i – det er hensigten, og målsætningen er naturligvis at gennemføre dette projekt.

Hr. Brian Mikkelsen kaldte S-togene på Frederikssundsbanen, hvis jeg hørte rigtigt, Sildeekspressen, og hvis det er et udtryk for nødvendigheden af en kapacitetsudvidelse, ja, så kan jeg kun kvittere for, at der er tale om, at jeg her har fornøjelsen at fremlægge et projekt, som der i høj grad er brug for.

Det er klart, at forrentningen af et sådant projekt selvfølgelig ikke er den samme, om projektet koster 440 mio. kr. eller 1.040 mio. kr. Imidlertid mener jeg stadig væk, at det er rigtigt at udbygge Frederikssundsbanen, og jeg er fuldstændig enig med hr. Brian Mikkelsen i, at der i høj grad er behov for en kapacitetsforbedring netop på denne strækning.

Fru Jette Gottlieb hæftede sig meget ved § 3 i lovforslaget om godsbanens nedlæggelse og holdt et meget glødende indlæg til fordel for mindre godsbaner. Det har jeg såmænd megen sympati for, men måske ikke så megen forståelse for, idet der altså er tale om en godsbane her, der anvendes alene til intern transport i DSB af DSB-skærver, af skærver til udbygning og vedligeholdelse af jernbanestrækningerne. Og det er altså mere end en skærve, der skal til for at opretholde godsbanen, og da den ikke har andet

formål i dag, finder vi det hensigtsmæssigt at medtage en bemyndigelse i lovforslaget til, at denne strækning, der i øvrigt ikke anvendes til jernbanegodstransport, kan nedlægges.

Jeg vil gerne sige tak for de positive bemærkninger. Jeg glæder mig til, at vi får et fuldstændigt beslutningsgrundlag, og det er mit håb, at vi i løbet af forholdsvis kort tid kan fremsætte en anlægslov, som forhåbentlig kan vedtages i Folketinget, således at det praktiske arbejde med udbygning af Frederikssundsfingeren kan komme i gang.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil til trafikministeren sige, at det jo ikke er et argument, hvad banen anvendes til i dag. Argumentet er, hvad man burde anvende banen til, og hvad der er af konkrete, meget nærliggende muligheder at anvende den til, netop når man står over for at sætte et større byggearbejde i gang, hvor der skal foregå en meget væsentlig materialetransport.

Er der nogen, der har gjort sig nogle tanker om, hvordan man har tænkt sig at transportere de materialer, der nu skal laves i forbindelse med det? Eller var der den mulighed at bruge banen, hvorved det pludselig blev en meget fornuftig disposition at istandsætte den?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 230: Forslag til lov om hyrekørsel m.v.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 27/3 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Dette lovforslag om hyrekørsel er et udtryk for, at der dels har været et stort ønske i erhvervet om en ny og bedre lov, dels at der har været en udvikling inden for den erhvervsmæssige personbefordring, siden nugældende lov om hyrekørsel blev vedtaget, som nødvendiggør, at en række bestemmelser nyformuleres, skærpes og strammes op.

Lovforslaget har haft en meget lang høringsperiode, og vi mener i Socialdemokratiet, at lovforslaget opfylder et stort ønske også hos erhvervet.

Forslaget vil indrette hyrekørslen efter samme principper som buslovgivningen. Der strammes op på bestemmelserne med hensyn til betingelserne for meddelelse af tilladelse. Der stilles præcise krav til bl.a. faglige kvalifikationer og økonomi, og det gælder for samtlige kvalifikationskrav, at de har det klare formål at sikre en høj standard i erhvervet, ligesom kvalifikationskravene specifikt til førerne af hyrevognene skal sikre, at kunderne tilbydes en bedre ydelse og en bedre service.

Der gives i forslaget mulighed for, at hyrevirksomheden drives i selskabsform i overensstemmelse med de principper, som er gældende i dag vedrørende buskørsel.

Trafikministeren bemyndiges bl.a. til at indføre en tilladelsesordning for sygetransport med tilsvarende adgangskrav, som dette lovforslag stiller til hyrevognskørslen. Det er der i høj grad brug for. Det er tiltrængt, at der også på sygetransportområdet præciseres klare regler og klare rammer.

Alle bevillingerne gøres tidsbegrænsede, højst 10 år. Det skal også ses i lyset af ønsket om at højne kvaliteten i branchen.

Samlet mener vi i Socialdemokratiet, at vi her har et lovforslag, som opfylder et længe næret ønske, og erhvervet står bag skærpelserne i lovforslaget, så jeg kan på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget.

Så skal jeg lige tilføje, at da den radikale ordfører på lovforslaget, fru Vibeke Peschardt, ikke kan være til stede, skal jeg på Det Radikale Venstres vegne kort anbefale lovforslaget.