

Vi er nemlig tilhængere af, at der skal være en mulighed for, at de, der har arbejde, og som bor langt fra deres arbejde, får en godtgørelse. Vi mener simpelt hen, at det er nødvendigt at præmiere eller i hvert fald give et incitament til dem, der arbejder, og at de har mulighed for at få et fradrag på selvangivelsen; det er simpelt hen nødvendigt. Hvis man ikke gjorde det, ville der være for lidt mobilitet, der ville ikke være ret mange, der ville søge arbejde langt fra, hvor de bor, og derfor skal der være nogle valgmuligheder; det skal simpelt hen gøres mere attraktivt at tage et arbejde.

Vi tror ikke så meget på den bemærkning, skatteministeren kom med om, at der ligefrem var nogen, der kunne have glæde af at køre langt til arbejdet og tjene penge på ordningen. Ministeren modererede det så lidt senere ved at sige, det ikke altid var så hyggeligt, og det giver jeg ham ret i. En transport på flere timer hver dag gør i hvert fald ikke arbejdsglæden større.

Vi mener ligesom en vognmand i Ballerup, som for nogle år siden havde nogle kæmpe skilte på bagsiden af sine busser, hvor der stod: Det skulle kunne betale sig at arbejde. Det gav megen irritation hos nogle offentlige myndigheder, at man hele tiden kørte rundt med det store skilt, og det var jo faktisk en understregning af, at det kan det rent faktisk ikke. Der er masser af mennesker, der spekulerer i, om det nu kan betale sig at tage et arbejde, hvis der er for langt.

Så derfor: Lad os få forbedret ordningen og ikke omlagt den, så man får nogle besparelser ved det.

Vi må væk fra misundelsesprincipperne. Der er ikke nogen idé i at ændre på fradraget og så overføre en eventuel besparelse til den kollektive trafik; det er ligesom at smide den i et stort hul i jorden. Det kan ikke hjælpe noget, at man er misundelig, fordi der er en eller anden, som kører i en bil, han selv har betalt, og som tillader sig at køre langs med skinnerne, hvor der kører et tog. Det kan altså være en fordel, at man kommer på arbejde på en time i stedet for at bruge kollektiv trafik og den dobbelte tid. Der er jo nogle, der har travlt, og som skal lidt hurtigere frem og tilbage.

Den kollektive trafik er for dårlig, den er for dyr på trods af de kæmpe tilskud, der gives, der er manglende service, og der er manglende fleksibilitet. Det passer som regel, at når man kommer ind med toget, så er det, man skulle videre med, lige kørt, og det er ikke blevet bedre, selv om man har prøvet at gøre det bedre, har truet

og givet flere penge og alt muligt andet. Det duer bare ikke. Det må man erkende.

Så den politik med at give yderligere tilskud til den kollektive trafik, give den nedsatte afgifter på nummerplader og dieselaftgift, og hvad man ellers bruger, og så forøge udgifterne for de private, synes vi er en meget dårlig idé. Og det fremgår vist tydeligt af det, jeg har sagt, at vi ikke kan støtte den foreslåede dagsorden.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Som tidligere meddelt vil afstemningen om det dagsordensforslag, der er fremsat af ordføreren for forespørgerne, fru Jette Gottlieb, m.fl., blive foretaget i mødet tirsdag den 8. april 1997.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen.**

Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 19/3 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Svend Erik Hovmand (V):**

Dette forslag har jo en forhistorie: Rammeforfølgelsen af november 1994, der bl.a. indeholdt en tilkendegivelse af, at vi skulle styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet bl.a. ved at udbygge stationerne og sporanlæggene på S-togsstrækningen Ballerup-Frederikssund, samt den senere aftale, som supplerer den oprindelige, nemlig aftalen af 24. oktober 1996, hvoraf det fremgår, at der snarest muligt bør fremsættes forslag til en anlægslov for udbygning. Det er lige præcis den situation, vi nu befinder os i.

Jeg tror ikke, der er nogen tvivl om, at der her er tale om et område, hvor der – i hvert fald i myldretiden – er en kraftig overbelastning af det eksisterende toget, og derfor er der et behov for en udbygning.

Jeg har bemærket mig, at man i denne sag har bedt et uvildigt selskab, det svenske SwedeRail,

om at foretage en økonomivurdering af projektet, og det vil jeg gerne complimentere ministeren for. Jeg synes grundlæggende, at det er en vældig god idé, at man går lidt uden for vores egne interesser og spørger nogle kyndige på området om, hvordan det her projekt ser ud set gennem deres briller. Man gik i det her tilfælde over Øresund og spurgte nogle eksperter fra de svenske jernbaner, hvad de mener om det. De har så foretaget nogle økonomiberegninger på projektet, og de er nået frem til det resultat, at projektets forudsætninger er hensigtsmæssige og rimelige, og mener grundlæggende, at projektet er fornuftigt og rigtigt.

Når vi fra Venstres side er gået ind i denne sag, er det, fordi der efter vores opfattelse ingen tvivl er om, at der her er tale om en meget kraftig belastning af de eksisterende ressourcer, hvor pendlerne absolut har et behov for at blive tilgodeset i væsentlig større omfang, end tilfældet er i dag.

Der er nogle detaljer, som vi kan vende tilbage til i udvalget, f.eks. spørgsmålet om, hvorvidt den ene station skal påbegyndes nu eller senere, eller om den anden skal det på det tidspunkt, som der er lagt op til. Det vil vi se nærmere på i udvalget. Jeg tænker her eksempelvis på Lille Rørbæk, som er et af de stationsanlæg, som bliver udskudt. Vi vil også se nærmere på spørgsmål om ekspropriation, som min kollega hr. Svend Heiselberg vil komme ind på under et senere punkt på dagens dagsorden, hvor vi synes, at man skal forbedre de vilkår, som borgerne har, når det drejer sig om ekspropriation. Men det kan vi vende tilbage til.

Der er som sagt nogle detaljer, men princippet, behovet for bedre service for pendlerne, er der ingen diskussion om.

#### **Søren Hansen (S):**

Dette er en sag, som ligesom så mange andre større trafikinvesteringer har været længe undervejs. At vi nu er nået så langt, som vi er, er til gengæld godt, og der er grund til at takke ministeren, regeringen og de partier, som står bag de aftaler, som er forudsætningen for, at man nu er nået til dette punkt, for så vidt angår udbygningen af Frederikssundsbanen.

Som sagt har behovet været der længe, og det er jo klart illustreret derved, at selv med den ringe frekvens, man har på banen, der er ensportet osv., og selv med den relativt dårlige service, har populariteten på banen vist sig ved det store træk og den store interesse, der er for at anven-

de den. Så der er god grund til at ønske dette forslag en hurtig behandling, så man snarest mulig kan komme i gang med at virkeliggøre det gamle ønske.

Det vil være en sag, som er god for sikkerheden. Det vil være godt for miljøet og også for miljøet i København, fordi flere mennesker vil kunne anvende en bedre kollektiv trafik og dermed også lette det pres, som privatbilismen påfører hovedstadsområdet.

Jeg synes, der er grund til at understrege eller glæde sig over, at der allerede har været en offentlighedsfase, og den vil fortsætte ved en tæt relation og et tæt samarbejde med de berørte kommuner og det berørte amt, sådan at flest mulige kan inddrages i, hvordan man finder den rigtigst mulige måde at løse opgaven på.

Med disse bemærkninger kan jeg give Socialdemokratiets varme tilslutning til forslaget.

#### **Brian Mikkelsen (KF):**

Det er set fra konservativ side glædeligt, at vi i dag kan behandle anlægsloven til udbygning af Frederikssundsbanen. Det er efter vores opfattelse en yderst tiltrængt udbygning af S-togsnettet, og det er derfor vigtigt, at anlægsarbejdet kommer i gang hurtigst muligt.

Man kan jo se, at visse dele af den kollektive trafik i hovedstadsområdet og på det øvrige Sjælland gennem længere tid er blevet nedprioriteret til fordel for trafikken mellem landsdele. Og vi synes fra konservativ side, at det er rimeligt, at man nu får udbygget Frederikssundsbanen; det er den eneste finger i S-togsnettet, der ikke er udbygget. De mange daglige pendlere har været generet af, at der mangler det dobbelte spor, hvilket betyder, at der her som den eneste strækning på S-togsnettet har været 20-minutters-drift. Man har måttet holde og vente på det andet tog, og der har været fuldstændig proppet i S-toget.

Bedre forhold for den kollektive trafik på strækningen kan forhåbentlig også medføre en formindsket belastning af den stærkt trafikerede Frederikssundsvej, fordi der kommer et mere troværdigt alternativ for de mange bilister, der er tvunget til at bruge bilen, hvis de ikke vil med denne her »sildeekspres«.

Og dér vil jeg godt sige, at vi fra konservativ side er glade for en sådan udbygning af den kollektive trafik, for selv om vi selvfølgelig støtter, at privatbilisterne får bedre vilkår, så synes vi også, at den kollektive trafik for de mange pendlere skal have de optimale vilkår. Og netop

denne strækning er et godt eksempel på en, som har haft behov for en opprioritering.

Projekteringsarbejdet er næsten afsluttet, kan vi se. Og vi har i Det Konservative Folkeparti taget til efterretning, at konsulentfirmaet har vurderet fordyrelsen af projektet med henblik på en eventuel nedbringelse af omkostningsniveauet.

Vi har også noteret os bemærkningerne fra konsulentfirmaet og vil i den forbindelse godt spørge ministeren, om der er aktuelle planer om at indstille, som der står her, driften på strækningen i visse perioder, så der også kan arbejdes i dagtimerne, og vi vil også gerne vide, hvor stor økonomisk effekt en sådan omorganisering af anlægsarbejdet vil have. Det vil også være interessant at høre, hvor store de i bemærkningerne omtalte tab af billetindtægter og markedsandele, som der kalkuleres med, bliver, hvis driften på strækningen indstilles i visse perioder.

Vi stod i Det Konservative Folkeparti fuldstændig bag rammeaftalen for DSB fra november 1994 og den supplerende aftale fra oktober sidste år, og vi kan derfor stærkt støtte forslaget.

#### Tommy Dinesen (SF):

Det kommer ikke bag på ret mange i denne sal, at vi fra SF's side kan støtte det forslag, der ligger. Det har været behandlet adskillige gange her i Folketingssalen. Der var noget med nogle priser og sådan forskellige andre ting, og her støttede vi også forslaget.

Vi går selvfølgelig ind for, at pendlerne skal have deres forhold forbedret, og det får de jo ved, at transporttiden bliver nedsat fra 20 til 10 minutter. Vi vil altid være varme fortalere for dobbeltspor; det mangler vi ærlig talt mange steder rundt om i landet. Så vi støtter forslaget.

Jeg kan da også sige, at forleden dag støttede vi i Finansudvalget at bruge 8,2 mia. kr. til nye S-tog, og for at have en sammenhængende politik er det en selvfølge, at når vi går ind for, at man skal have for 8,2 mia. kr. nye S-tog, så skal vi også have nogle skinner at køre på. Det bakker vi op om.

#### Vibeke Peschardt (RV):

På Det Radikale Venstres og egne vegne vil jeg sige, at det er et af de forslag, jeg har glædet ved at være med til at gennemføre. Et dobbeltspor på strækningen Ballerup-Frederikssund på 23 km til S-banedriften er det, der har manglet i mange år. Samtidig ser vi den fordel, at man så ikke behøver at udbygge Frederikssundmotor-

vejen. Man ved, at der her er passagergrundlag til S-togtrafikken, og at pendlerne nu får bedre muligheder for meget hurtigere drift til byen, end de har haft tidligere.

Vi ved også, at der sker en udbygning i hele området, altså i denne del af Frederiksborg Amt, hvor der sker en tilflytning til området omkring denne bane og til de byer, der ligger dér.

Vi kan give vores allerbedste tilslutning til forslaget.

#### Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg skal på Fremskridtspartiets vegne støtte forslaget, og det er måske én til dem fra de venstreorienterede her i salen, at vi slet ikke er så fjendtlige over for den kollektive trafik. Vi mener naturligvis, at der virkelig er brug for den her udbygning af Frederikssundsbanen, og derfor kan vi fuldt ud støtte forslaget.

Det er faktisk en glæde for Fremskridtspartiet, at vi her i dag kan konstatere, at der nu sker noget på området, og vi mener helt klart, at hele systemet omkring fingertrafiksystemet, eller hvad man skal kalde det, er positivt.

Man kunne komme med en sjov bemærkning. Jeg hørte én i går, som sagde, at denne her jyske mafia jo altid sørger for motorveje her og der og alle vegne i Jylland, og vedkommende sagde så, at det måske også var en god investering, fordi de ikke bliver brugt så meget, så derfor er det i hvert fald en god investering med hensyn til, at der ikke bliver slidt på de ting, som man har i det jyske område.

Her er der efter min mening virkelig brug for denne udbygning, for her er der trafiktæthed, og det vil derfor gavne mange borgere. Fremskridtspartiet støtter fuldt ud dette lovforslag om en udbygning af Frederikssundsbanen.

#### Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil godt kort meddele, at Enhedslisten støtter forslaget af miljø- og trafikpolitiske årsager.

Jeg vil nu også understrege, at jeg er meget skeptisk over for forslaget om bemyndigelsen til at stoppe for S-togskørsel i anlægsperioden og benytte busser i stedet for. Jeg tror, at brugerne vil opfatte det som aldeles negativt, bl.a. fordi buskørslen ikke giver nær den samme komfort og hastighed, og det kan altså derved medvirke til at holde potentielle kunder væk. Så jeg er meget skeptisk over for i en periode at stoppe for togdriften, og Enhedslisten vil overveje at stille ændringsforslag om, at § 3 går ud.

Jeg vil godt bidrage med et forslag, som jeg vil anbefale ministeren at overveje, nemlig et forslag om, at Trafikministeriet benytter denne lejlighed til at gennemføre en før og efter-sammenligning af trafikken på vejnettet og på basis heraf foretager en samlet samfundsøkonomisk vurdering af, hvad samfundet sparer i vejbyggeri, vejvedligeholdelse, hospitalsudgifter, tabt arbejdsindsats og i eksterne miljøomkostninger som følge af etableringen af dobbeltsporet og den øgede kollektive trafikservice i området; at man simpelt hen laver en sådan før og efter-sammenligning, når man nu har denne enestående lejlighed, hvor man får en markant udbygning af den kollektive trafik. Det handler her ikke bare om trafikken på Frederikssundvej, men også om en reduktion af biltrafikken helt ud til den enkeltes bolig og helt ind til København. Vi vil gerne høre, om trafikministeren vil se positivt på et sådant følgeprojekt.

#### Arne Melchior (CD):

CD kører meget gerne sammen med trafikministeren til eller fra Frederikssund, når det måtte blive aktuelt. Resten, dvs. detaljerne, vil vi gerne se på under udvalgsarbejdet.

#### Ole Donner (DF):

Ved det forrige punkt på dagsordenen kom jeg med en temmelig kraftig kritik af den kollektive trafik og understregede, at den ikke duer, at der er for dårlig service, og at der er en hel masse ting i vejen med den, og derfor ville det selvfølgelig være naturligt at gå imod dette forslag. Men netop omkring S-banen er der et behov for, at der er mange mennesker, som kan komme frem og tilbage, og for at hjælpe på lidt af de kritikpunkter, jeg kom med før, er det selvfølgelig nødvendigt at have to spor, hvis der skal køre mange tog frem og tilbage. Og som hr. Tommy Dinesen var inde på, så køber man nye S-tog osv., og så er det klart, at man også må have den udbygning, der skal til.

Derfor støtter Dansk Folkeparti forslaget. Vi mener, at der er behov for, at der kommer det ekstra spor, og at det giver den fleksibilitet, der skal til, hvis man vil fastholde kunderne.

Derudover mener vi, at man i hvert enkelt tilfælde skal se meget på, hvorvidt det er nødvendigt at udbygge strækninger eller ej. Vi får senere et punkt på dagsordenen, som vi ikke kan støtte, fordi vi ikke mener, at man får nok ud af at bruge de store beløb; men det her forslag støttes af Dansk Folkeparti.

#### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige tak for en bred tilslutning til forslaget. Det er et led i udbygningen af den kollektive trafik i ikke mindst hovedstadsområdet, hvor vi i disse år ved denne udbygning med køb af de nye S-tog for 8 mia. kr., ved udbygning af minimetro og ved at føre tog til lufthavnen virkelig for alvor prøver at løfte den kollektive trafik i hovedstadsområdet; altså at give den et tiltrængt løft, hvilket har været forsømt i mange år.

Til de konkrete spørgsmål vil jeg sige til hr. Brian Mikkelsen, at det er klart, at det nøje vil blive drøftet, hvorvidt man skal lave den indstilling af driften, der er omtalt, og inden der bliver taget stilling til det, vil alle argumenter blive vejet for og imod.

Og til fru Jette Gottlieb vil jeg sige, at jeg synes, det lyder som en god idé, og jeg vil være positivt indstillet, hvis det på en overkommelig måde kan lade sig gøre at lave en sådan undersøgelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

#### Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. 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 lovforslag nr. L 205: Forslag til lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknauer til Horsens og fra Horsens til Skanderborg.**  
Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 19/3 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.