

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.

Forhandling**Søren Hansen (S):**

I den debat, der var tidligere på dagen, fremgik det jo klart, hvordan den kollektive trafik og privatbilismen kæmper hver sin kamp og ofte på lidt ulige vilkår, for så vidt angår den kollektive trafik muligheder for at konkurrere med privatbilismen.

Mange elementer indgår i det konkurrenceforhold, der her er tale om, og derfor synes jeg, det er vigtigt også at lægge vægt på de bække, som måske ikke er så store hver især, men som lagt sammen kan blive til en større å, og dette er et af mange tiltag, som vil kunne styrke den kollektive trafik – oven i købet dér, hvor den kollektive trafik har meget at hente, nemlig på de længere strækninger.

Det er jo lidt bagvendt, eller hvad det nu hedder, at man på en vis del af den strækning, der her er tale om, for at komme nordpå skal køre sydpå. Det skal man nemlig nu, og det er naturligvis ikke særlig hensigtsmæssigt. Derfor er der god grund til, at man nu går ind i konkrete overvejelser om, hvordan man nemmere kan komme igennem det pågældende stykke land.

Det, der ser ud til at kunne spares, er ikke mindre end 200.000 togkilometer, hvilket er en ganske betragtelig mængde, som også spiller en rolle for miljøet og som sagt en rolle i forsøget på at gøre den kollektive trafik mere konkurrencedygtig.

Også her vil jeg, som det også fremgår af lovforslaget, gerne understrege behovet for at få offentligheden, kommuner og amter inddraget i overvejelserne.

Så har der de sidste dage været rejst nogle spørgsmål om, hvorvidt dette her kan betale sig. For at gøre det regnestykke op må man jo vide lidt mere om, hvad det er for økonomiske størrelser, man har med at gøre, men det er jo dér, vi først får ordentlig grund under fødderne, når vi har fået gennemført selve projekteringen. Jeg synes i hvert fald ikke, at der på det nuværende grundlag har været bund i de spørgsmål, der har været om, hvorvidt dette kan betale sig, for er man overhovedet i stand til at måle den øgede konkurrenceevne, som toget får? Det er ikke noget, der kan gøres op som et normalt økonomisk regnestykke.

Vi kan tilslutte os forslaget og håber, at også dette forslag vil kunne få en hurtig og velvillig behandling her i salen.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne spørge hr. Søren Hansen, om det ikke ville være en god idé, hvis man først tog en lidt overordnet diskussion af hele det samlede projekt, som ligger i en opgradering af hele banesystemet København-Aalborg, og som alle-rede ligger som projekter og planer, inden man tager stilling til en enkelt bid af det. Jeg mener, det er vigtigt, at vi får en sammenhængende diskussion også for at kunne tage stilling til det meget udmærkede begreb, der hedder, om det kan betale sig.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Den overordnede overvejelse har jo fundet sted i forbindelse med den rammeaftale, der er indgået med DSB. Når der er god grund til at tage en bid nu, hænger det sammen med flere ting – det har jeg været lidt inde på i min ordførertale – bl.a. det forhold, at elektrificeringen sydpå nu er ved at være tilendebragt, og hvis vi skal sørge for, at der ikke bliver et stort slip i den ekspertise, den rytme, som er i gang dér, er det vigtigt at kunne føre den aktivitet igennem nogenlunde ubrudt, og det gives der mulighed for med dette forslag. Så også derfor synes jeg, der er grund til at støtte et forslag, der kun taler om en bid af det samlede.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jo, men mit ærinde er netop, at vi burde have et overblik over den samlede plan og over, hvor mange af de effekter, som man forventer der kommer ud af den, der har virkning allerede fra den første investering, for ellers får vi netop bare den dér gølge diskussion, der hedder, hvor meget et minut koster i anlæg. Og den diskussion synes jeg ikke vi kan være interesserede i. Vi kan være interesserede i en samlet debat om det samlede projekt og så deraf følgende, hvilke delelementer der er gavnlige, og hvilke der ikke er.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan støtte lovforslaget, da det jo er en del af aftalen mellem regeringen, CD, De Konservative og Venstre. Vi er tilfredse med, at det er en projekteringslov, så vi får mulighed for at vurdere alle aspekter omkring eventuelt anlæg og ny linjeføring eller en udnyttelse af den eksisterende linjeføring.

Men det er min opfattelse, at den opfattelse har bredt sig, at det alene koster 1 mia. kr., for at toget kan komme 6 minutter hurtigere frem, men skal vi benytte den eksisterende bane, skal der jo også her investeres i elektrificeringer og andre ting.

Det er en oplysning, som jeg synes mangler i lovforslaget, samt spørgsmålet om, hvad vil merudgifterne være. Men det er klart, at selv om lovforslaget heller ikke nævner en undersøgelse af fortsat benyttelse af den eksisterende linjeføring, ønsker vi en sådan undersøgelse, for vi vil måske med fordel kunne elektrificere denne strækning. Men det må vi have kigget på.

Et andet problem, vi må interessere os for, er, at med de nye hurtige tog køres der forbi mange stationsbyer, der tidligere har været betjent af tog. Vi må sikre os, at der vil være tilstrækkelige og komfortable tilslutningsforbindelser til hovedstationer, hvor hurtigtogene holder.

Vi har med DSB-aftalen afsat mange penge til DSB og også til materiel, og det er jo ikke meningen, som hr. Svend Erik Hovmand har været inde på, at bedre forhold for visse dele af landet skal betales med dårlige forhold for andre vitale områder. Det har i hvert fald aldrig været en del af den aftale, Venstre er med i.

Lovforslaget omfatter også en ekspropriationsmulighed, og hele spørgsmålet om ekspropriation er et spørgsmål, som vi gerne vil have gennemdrøftet i udvalget.

Men Venstre kan støtte lovforslaget, og vi er også glade for, at vi her i dag og i denne uge kan fortælle dem, der jo ofte påpeger, at vi har nogle jyske mafiaer, der tilraner sig de store trafikinvesteringer, at det jo i hvert fald ikke har forholdt sig sådan i den her uge, idet Finansudvalget i onsdags bevilgede ca. 8,5 mia. kr. til nye S-tog, og i dag får man så ca. 6 mia. kr. til nye banestrækninger. Så er det, at vi stiller et lille spørgsmål ved, om viovre i Jylland skal have 1 mia. kr., så den jyske beskedenhed kender næsten ingen grænser.

Brian Mikkelsen (KF):

Og det er en sjællænder, der står heroppe nu.

Alligevel mener vi fra konservativ side, at det her er en meget, meget væsentlig del af DSB-aftalen, fordi Århus-København er en af de vigtigste strækninger i den indenlandske fjerntrafik.

Det handler jo om transport til og fra to af de mest befolkningsrige områder i Danmark, Østjylland og hovedstadsområdet. Den gamle dob-

beltsporede strækning, som var fra 1868, har jo ikke bidraget til en reducere af rejsetiden med mange minutter i de seneste år. Derfor føler vi fra konservativ side, at det er vigtigt, at der nu kommer den nødvendige udretning af de østjyske banestrækninger. Og forholdene er jo i dag sådan, at ikke alle byer på strækningen er lige vigtige.

Det er de store linjer, man må lægge fra Folketingets side, specielt når det gælder milliardinvesteringer i eksempelvis jernbane eller motorveje, så man skal passe på, at der ikke går alt for meget lokalpolitik i sagen.

Banedrift, må vi erkende, kræver store investeringer. Det var den foregående taler også inde på, og det er vi i Det Konservative Folkeparti indstillet på. Toget skal spille en stor rolle i den fremtidige infrastruktur, fordi toget har så mange fordele. Det kan køre hurtigt, hyppigt og præcist mellem byerne, og det er samtidig en yderst behagelig rejseform.

Vi vil godt arbejde for, at rejsetiden mellem København og Jylland kommer endnu længere ned. Det er et realistisk mål, fordi rejsetiden jo allerede ved Storebæltsforbindelsens åbning mellem Århus og København bliver på 2 timer og 40 minutter. Toget bliver efter vores mening væsentlig mere konkurrencedygtigt på både pris og tid.

Men hvis rejsetiden for alvor skal reduceres, må der være væsentlig flere gennemgående forbindelser mellem Århus og København, end tilfældet er i dag, og det også selv om det betyder, at en række små byer f.eks. i Østjylland ikke får de samme muligheder som de større byer. Men der kan laves fornuftige konstruktioner, hvor passagerer fra mindre byer tilbydes forskellige tilslutningsmuligheder.

I den forbindelse er det jo glædeligt at se, at DSB har opnået flere gode aftaler og et godt samarbejde med de regionale trafikskaber, og det samarbejde skal selvfølgelig udbygges, eller der kan startes samarbejde med andre fjernbusselskaber. Elektrificeringen til Århus vil også give gode muligheder for den sydgående trafik via Padborg og sikre gode forbindelser over grænsen til Hamborg.

Vi vil fra konservativ side følge arbejdet med linjeføringen meget tæt. Vi vil også følge de miljøindvendinger, der er, og imødeser fremsættelsen af en anlægslov i næste folketingssamling.

Med de bemærkninger kan Det Konservative Folkeparti tilslutte sig lovforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Hvor hurtigt skal vi kunne køre med tog i Danmark? Det er jo nok det spørgsmål, man må stille sig med baggrund i det lovforslag, der ligger her. Det har været refereret i aviserne, at trafikministeren deltog i et møde med 650 mennesker i Tebstrup i Jylland – tror jeg det var – hvor der blev stillet spørgsmål ved, om man skulle bruge 1 mia. kr. og så komme 5-6 minutter hurtigere til København eller et andet sted. Selv om vi normalt nok ville sige, at vi vil støtte det her, så er jeg ikke så sikker på, at vi i SF går ind for hurtigtog, hvis det er det, der lægges op til.

Den forhenværende trafikminister var inde på, at man skulle have nogle hurtige tog i det her land, og det har vi til dels ikke noget imod, men så var der også en pris på. Det ville koste noget med 12 mia. kr. Og så er det, det bliver nogle andre summer end den milliard kroner, vi snakker om her.

Vi vil mellem anden- og tredjebehandlingen godt have belyst nogle andre steder, hvor man måske kunne bruge en milliard kroner lige så godt og få en større effekt ud af det. Jeg kan f.eks. nævne et forslag, som SF fremsatte for nogle år siden. Hvis man mellem to store byer, Slagelse og Næstved, genoprettede banen, har DSB regnet på, hvad prisen ville være. Den ville være knap 300 mio. kr., men den sparede tid for passagererne, som kommer fra Storstrøms Amt og skal f.eks. til Slagelse og bruge den faste forbindelse på Storebælt, vil altså være mellem 20 minutter og en halv time. For det er sådan i dag, at når man kommer fra Storstrømmen, skal man først til Ringsted og skifte dér, og så kører man videre over mod Fyn. Så her er der en besparelse på en halv time, og det er i hvert fald noget, som kan mærkes, i forhold til det andet.

Vi har nogle steder, blandt andet ved Silkeborg og Århus, hvor der kunne være behov for dobbeltspor, og vi vil prøve at få belyst både miljømæssigt og tidsmæssigt, hvilke fordele der er her. Så det kan godt ske, at vi kommer med nogle ændringsforslag til, hvordan man kunne bruge denne her milliard på en betydelig bedre måde.

Vibeke Peschardt (RV):

Vi ser i Det Radikale Venstre det forslag her som starten på en modernisering af skinnenettet mellem ikke bare Fredericia og Århus, men også mellem Århus og København, og forhåbentlig kommer det også til ved elektrificeringen, som jo er en del af hele projektet, at ende i Aalborg.

Storebælt var jo det første store skridt, gode skridt for togtrafikken, og vi har været glade for at være en part i rammeaftalen. Vi står også bag det forslag her, selv om vi godt ved, at der lokalt er modstand imod det.

Til gengæld må vi også sige, at de store satsninger, der her bliver gjort på anlægssiden, ikke må betyde, at man samtidig nedprioriterer andre dele af togdriften og DSB, og det er specielt drift, jeg her taler om.

Det er kommet mig for øre her for nylig, at DSB i deres vinterkøreplan for næste år har en kraftig nedprioritering ved indsættelse af gammelt materiel her på Sjælland, og det vil sige, at pendlertrafikken mod København bliver generet. Det har ikke været vores hensigt, at det skulle gå sådan, når Storebælt åbnede, og jeg vil bare annoncere, at det er et spørgsmål, som vi vil rejse.

Jan Køpke Christensen (FP):

Inden DSB begynder at bruge denne unødvendige milliard – eller milliarder i de kommende år ser det ud til – på at udrette jernbanestrækninger, så skal det, vi taler om i dag, kulegraves. Det har Fremskridtspartiet som bekendt i Finansudvalget ønsket at få en redegørelse om for en hel del områder.

Det er efter Fremskridtspartiets mening oprigtigt talt fuldstændig vanvittigt og galimatias det, man i dag står her og prøver at få igennem i Folketinget.

Man udretter disse jernbanestrækninger, og vi kender alle sammen situationen for den danske økonomi. Med 800 mia. kr. i statsgæld begynder man at bruge én milliard kroner på at spare 5-6 minutter. Jeg tror faktisk, at hvis vi alle sammen skal lægge hånden på hjertet, så er man i bund og grund enig med Fremskridtspartiet i, at man ikke kan gå med skyklapper og kun se på trafikområdet her. Det drejer sig om skatteyderbetalte kroner, som man nu bortødsler til de få minutter, man her sparer. Man skal til at pløje sig igennem naturskønne områder de pågældende steder, og det er absolut ikke noget Fremskridtspartiet vil billige.

Vi synes, at vi fra Folketingets flertals side en gang imellem burde vise, at man også kan bruge den sunde fornuft og ikke kun lytte til eksperter, der påstår, at det her er en god investering.

Jeg synes faktisk, at det er på høje tid, at vi over for befolkningen viser, at vi har et ansvar for landets økonomi, og at vi ikke på den måde begynder at svine, rent ud sagt, med skatteyderbetalte kroner.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det, den sidste ordfører gav udtryk for, er jo et tydeligt bevis på, at man tror, det koster 1 milliard kr. mere, alene fordi man skal kunne komme 6 minutter hurtigere frem. Men jeg vil tro, at ministeren kan sige et par ord om, at det ikke alene er derfor, det koster 1 milliard kr. mere. For det er jo en helt urimelig påstand.

Men jeg vil sige, som jeg også har sagt, at der i bemærkningerne til lovforslaget godt kunne have været nogle forklarende bemærkninger om, hvorfor det koster ca. 1 milliard kr. mere.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Jeg er da glad for, at Venstres ordfører tog ordet, for man har åbenbart – har jeg på fornemmelsen – haft lidt dårlig samvittighed over Venstres holdning i den her sag. Der er andre argumenter, siger Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, for at gennemføre disse udretninger af jernbanenettet.

Jeg ved godt, at der er mange andre argumenter, blandt andet elektrificeringen, som man også talte om. Men i Fremskridtspartiet forholdt vi os til den kendsgerning, at Danmark er et lille land. Hvor går grænsen for, hvor meget der skal investeres i de få minutter, der lægges meget vægt på i denne her argumentation? Det er i hvert fald et af argumenterne for netop at lave disse ændringer.

Så kan vi være uenige. Det er en ærlig sag, og det er fair nok, hvis andre partier ønsker, at der skal bruges skattekroner til det her, og hvis man kan se, at det er en forbedring af hele samfundet som sådan, at man laver disse ændringer, så er det o.k. for os. Vi skal ikke argumentere, for jeg er klar over, man ikke kan ændre holdningerne i de andre partier her i Folketinget, der går ind for den her løsning.

Men man skal bare vide, at Fremskridtspartiet mener, at det her er et bevis på, at man ikke har spor respekt for skattekroner.

Jette Gottlieb (EL):

DSB har en plan, en plan til mange milliarder.

Jeg har haft mulighed for at kigge lidt nærmere på DSB's baggrundsmateriale, nemlig et notat fra 1995, der er udarbejdet af DSB's planlægningskontor. Det er en rapport om banelanudvalgets præsentation af de eventuelle baneforbedringer som led i en opgradering af det danske banenet med henblik på hurtigere kørsel.

Det fremsatte lovforslag, vi her har til behandling, indgår som et delprojekt i den løsningspakke, som i rapporten kaldes for niveau 2, og med niveau 2 menes, at man tager udgangspunkt i det nuværende jernbanenet og bruger købstæderne som fikspunkter.

I dette niveau 2 indgår på den østjyske længdebane fire projekter på strækningen mellem Fredericia og Randers. De er i rapporten anslået til godt 3 mia. kr. og vil medføre en samlet køretidsforkortelse for persontog på 23 minutter. Denne besparelse opnås, fordi den samlede kørestrækning reduceres med 35 km og hastigheden sættes op til 180–200 km/t. Projektet vedrørende Horsens-Skanderborg er i rapporten anslået til at koste 450 mio. kr. Her i lovforslaget er det nu steget til ca. 1 mia. kr. Det må derfor være rimeligt at antage, at prisen for de fire projekter nok ligger i nærheden af 6 mia. kr.

Nu er spørgsmålet så, om det er en samfundsmæssig god idé at bruge de 6 mia., især hvis det er muligt at spare køretid ved hjælp af andre metoder, som ikke er nær så dyre, og så i øvrigt bruge pengene til andre mere perspektivrige anlægsinvesteringer i jernbanenettet.

I Sverige har man således taget kurvestyrede tog i brug. De kører mellem Stockholm og Göteborg. Et kurvestyret tog kan benytte det eksisterende skinnenet, også de krogede, ved meget højere hastighed, end de nuværende IC3-tog kan. Det vil sige, at DSB kan nedsætte køretiden alene ved at skifte materiel og altså uden dyre investeringer i nye banelinjer.

Vi har selv i Enhedslisten lavet et lille regnestykke, som viser, at der ved indsætning af kurvestyrede tog på det eksisterende skinnenet mellem Fredericia og Randers – måske med en enkelt skinneoplægning – kan opnås godt den halve tidsbesparelse i sig selv, og her taler jeg alene om de pågældende fire strækninger.

Hvis der tages højde for, at det kurvestyrede tog også kan køre hurtigere på de øvrige strækninger, er det et spørgsmål, om der overhovedet er nogen tidsbesparelse ved baneprojekterne sammenlignet med en kurvetogsløsning. Derfor bliver investeringsspørgsmålet endnu mere påtrængende.

Hvis det er rigtig, at der kun kan opnås ca. 11 minutters ekstra besparelse for de 6 mia. kr., ja, så er det for mig yderst tvivlsomt, om det nu også er en fornuftig anvendelse af pengene, når målet er at styrke den kollektive trafik. Men jeg vil dog tilføje, at det er muligt, at der foreligger nyere beregninger end dem, jeg her har fundet frem.

Det rokker ikke desto mindre ikke min overbevisning om, at der bør indgå en vurdering af hele dette alternativ i projektarbejdet, som skal igangsættes. Inden vi går i gang med en bestemt løsning, er vi nødt til at tage stilling til, hvilken vej vi vil gå også samlet. Ellers risikerer vi, at der smides milliardbeløb ud på en forkert strategi, bare fordi man ikke i tide ville se på alternative muligheder. Og vi ved jo fra andre fejltagelser, at når de først er besluttet, så er det fuldstændig umuligt at få dem omgjort efterfølgende.

Derfor vil jeg opfordre ministeren og partierne til at støtte op bag et krav om, at der indarbejdes en reel vurdering af kurvestyrede tog i loven, og at der heri kommer til at indgå prøve-kørsler med kurvestyrede tog f.eks. i samarbejde med Svenska Järnvägar.

Det skal også ses i lyset af, at de fire projekter, som jeg har omtalt igen, kun er en lille del af et stort opgraderingsprojekt. Prisen for et samlet projekt for opgradering af hele København-Aalborg-strækningen har jeg fået oplyst til at ville ligge mellem 20 mia. og 50 mia. kr. Og det er først, når hele dette kæmpe projekt er gennemført, at vi når den samlede tidsbesparelse med de traditionelle tog. Det skal ses over for en betydelig mindre investering i kurvestyrede tog, hvor tidsgevinsten kan opnås den dag, togene købes.

Når det er sagt, skal jeg kraftigt understrege, at Enhedslisten meget gerne vil være med til at bruge disse mange milliarder kroner på projekter, der kan styrke jernbanetransporten i Danmark. Det skal der ikke herske skygge af tvivl om. Men vi vil få en meget bedre effekt af pengene, hvis de især bruges til at forbedre vilkårene for den regionale togtrafik.

Langs den jyske østbane kan vi således pege på vigespor i mindre byer, så der kan indpasses flere regionaltog sammen med de hurtige kurvestyrede tog, og jeg kan pege på et samlet letbanesystem i og omkring Århus, hvor der kan gøres et voldsomt indhug i bilpendlingen i hele Århus Amt.

Jeg kan endvidere pege på en opgradering af hele den vestjyske længdebane og etablering af en ny midtjysk længdebane, som kan forbinde Aalborg med Viborg, og dermed videre over Herning, Brande, Grindsted, Bramminge, Tønder osv. til det tyske jernbanenet.

Alt det og formentlig mere til kunne man få for de samme penge. Det er i hvert fald en overvejelse værd at arbejde i det spor.

Jeg skal derfor afslutningsvis sige, at Enhedslisten kun kan støtte forslaget, såfremt der indarbejdes en grundig og reel vurdering af en kurvestyret togstrategi og heraf alternative investeringsmuligheder i projektet.

Arne Melchior (CD):

Det er for fristende til at lade være at benytte lejligheden til at gratulere landsbyen Eriknauer med, at den nu er blevet landskendt. Vi må åbenbart være mange, der er kørt igennem mange gange uden rigtig at have stiftet bekendtskab med stedet, men nu indgår det altså i overskriften på et lovforslag. Tillykke med det!

Så vil jeg gerne sige på CD's vegne, at vi også gerne vil følges med trafikministeren på denne rejse. Det sker ud fra indgåede aftaler og ud fra de motiver, aftalerne er indgået på, nemlig at gøre det attraktivt at køre med DSB. Og vil man dette mål, så må man altså også ville midlerne. Det kan ikke nytte at stå af på halvvejen. Men jeg har aldrig kunnet dele den nuværende trafikministers forgængers flotte slogan om højhastighedstog. Der var en af ordførerne, der sagde, at Danmark er et lille land, og det er faktisk nok gået op for de fleste, der bor her i landet, og derfor tror jeg ikke så meget på disse her højhastighedstog, der stryger af sted derudad.

Men uanset det, er det selvfølgelig nødvendigt, at vi gør togkørslen attraktiv, og der skal jeg gøre skeptikerne ikke mindst på venstrefløjens af denne sal opmærksomme på, at nuancen mellem at være god og være attraktiv faktisk er meget lille. Noget kan være godt nok, men det bliver ikke erkendt, før der kommer det ekstra pift.

Ved at se på den sidste ærede ordfører vil jeg sige, at forskellen på en smuk pige og en almindelig pige er meget lille. Hovedingredienserne er de samme, men hurra for den lille forskel, som franskmændene siger. Og der skal ofte så lidt til af pift for at gøre en ting attraktiv. Og vil vi have gjort den kollektive trafik – i dette tilfælde altså jernbanetrafikken – attraktiv, så må vi også stille op til den slags ting.

At hr. Køpke Christensen kan stille sig op og tale om galimatias, synes jeg er helt hinsides al fornuft. Bevares, jeg kan også have sympati for de indmeldinger, vi har fået fra den gruppe, der kalder sig Borgere på Banen, men det er jo ikke rigtigt, som de siger, og som også flere ordførere har sagt, at det hele drejer sig om 6 minutter. For det første drejer det sig hvert år om mange mil-

lioniere gange 6 minutter. Det er én ting, men som det fremgår af bemærkningerne, så drejer det sig jo altså også om, at der årlig spares 200.000 km togekørsel med den betydning, det har både økonomisk og miljømæssigt. Det drejer sig også om, at dette her er et led i noget større, som, når det hele vejen igennem er gennemført, betyder meget mere. Og så er det en nødvendig forudsætning for at opnå det meget mere.

Så skal jeg endelig gøre opmærksom på, at der jo altså er tale om en undersøgelse og en projektering, så der er ikke i dag bevilget midler. Når vi kender resultatet af undersøgelsen og projekteringen, kommer først det tidspunkt, hvor der skal tages endelig stilling. Og jeg mener, det vil være helt pivgalt, hvis ikke ministeren hurtigst muligt gjorde det, han gør, nemlig at gå i gang med undersøgelser og projektering.

Jeg undrer mig over at læse, at ministeren regner med allerede i næste samling – der står godt nok anden halvdel af samlingen 1997-98, men alligevel – at kunne komme med anlægsloven. Det vil undre mig, hvis det kan gå så stærkt, men hvad ved jeg, måske er man allerede på vej uden at have fået lovmæssig baggrund for det. Det skal jeg ikke kunne udtale mig om, men held og lykke, hvis det kan gå så hurtigt. Jeg tvivler.

Så har jeg en henstilling til trafikministeren. Som det jo fremgår af bemærkningerne, er der sket en ændring her undervejs. I fjor aftalte vi, at der skulle laves en anlægslov med det samme. Det har vi meget fornuftigt i år rettet til at starte med en undersøgelse og projektering. Vi har altså ændret en aftale, vi indgik for ikke så få måneder siden. Det, jeg tænker på, er naturligvis vejaf-talen, som også blev indgået i fjor, og som man måske på lignende måde kunne tage under overvejelse og lave de små ændringer i, som gør den spiselig for flere. Jeg synes, der i bemærkningerne til dette lovforslag og de omstændigheder, de omtaler, ligger en god inspiration for ministeren til også på det punkt at være imødekommende og lige så fleksibel og bøjelig, som han har vist sig på dette punkt. God rejse.

Ole Donner (DF):

Ved det forrige punkt på dagsordenen gik Dansk Folkeparti ind for at støtte en omlægning af jernbanen til Frederikssund, fordi der var en hel masse gode argumenter for at gøre det, men her mener vi ikke, at det er økonomisk forsvar-

ligt at gå ind og lave en ny jernbanestrækning. Der var ingen private firmaer, der ville gå ind i sådan en overvejelse.

Det vil være helt klart, at man får alt for lidt for pengene. Det er ganske få minutter, man sparer. Det er en kanonstor investering. Man skal gennembyrde landskabet, man skal lave ekspropriationer og meget mere, så derfor er der ingen tvivl om, at det her er en direkte dårlig investering, og derfor kan Dansk Folkeparti ikke støtte det fremsatte lovforslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Vi hørte for et øjeblik siden fru Vibeke Peschardt her på talerstolen sige, at man ikke må nedprioritere andre dele af togdriften som følge af disse store investeringer, som er på tapetet i dag. Det synes jeg var en fremragende udtalelse. Den ligger helt på linje med, hvad jeg selv har sagt flere gange, og hvad min kollega hr. Svend Heiselberg sagde for et øjeblik siden. Og jeg forstod på fru Peschardt, at udtalelsen faldt i relation til udviklingen og debatten omkring forringelserne af pendlertrafikken øst for Storebælt. Det gælder det nordvestsjællandske område, det gælder Sydsjælland og Lolland-Falster.

Jeg synes, det er vigtigt at understrege, at selv om vi har lagt mere ansvar ud til DSB, så må vi naturligvis ikke acceptere hvad som helst. Vi ønsker ikke at styre DSB gennem dagsordener, men vi kan naturligvis ikke acceptere væsentlige forringelser for pendlerne. Det har vi aldrig accepteret i Venstre, heller ikke i den rammeaftale, som fortsat er gældende.

Jeg siger det apropos de store investeringer, som vi drøfter i dag, og måske også lidt apropos den debat, der skal være i næste uge om specielt det tema. Jeg siger det også for at understrege, at når vi er nogle stykker, der har været betænkelige ved det konkrete lovforslag her, og for mit vedkommende taget forbehold, indtil vi ser udviklingen på det her område, så er det, fordi der her er tale om et ganske stort beløb på en meget lille strækning.

Der er det meget svært for befolkningen andre steder i Danmark at forstå, at for at man kan spare nogle få minutter plus de andre ting, der ligger i forslaget, må man så samtidig gennemføre nogle forringelser både for pendlertrafikken og for Danmarks placering i det europæiske trafiknet med det resultat, at en stigende trafik nu går uden om Danmark. Vi ser nu bygget en alternativ fugleflugtslinje direkte mellem

Malmø og Rostock, hvor der investeres milliardbeløb, samtidig med at vi dropper den direkte jernbaneforbindelse til Berlin over Gedser, som ville koste pebernødder i forhold til det lovforslag, vi diskuterer her. Der er vejstrækninger, som ikke er færdiggjort osv.

Jeg forstår godt, at det er svært for folk at se sammenhængen mellem det lovforslag, vi diskuterer her, og de problemstillinger, som jeg her har været inde på, nemlig problemstillinger i relation til Danmarks internationale placering på det nye Europakort, problemstillinger i relation til pendlere, problemstillinger i relation til udbygning af manglende vejstrækninger.

Det forstår jeg godt, og derfor er jeg meget glad for de udtalelser, som fru Vibeke Peschardt er kommet med, og som ligger helt på linje med de udtalelser, som både min kollega hr. Svend Heiselberg og jeg selv er kommet med.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal bede om undskyldning, men da den gule lampe lyste før, blev jeg lidt forvirret. Det burde jeg ikke blive og glemte derfor en vigtig betragtning med hensyn til omkostningen.

Det skal jo også erindres – og ingen af ordførerne har, så vidt jeg har kunnet følge med, nævnt det – at for de penge får vi jo også en forberedelse til elektrificering på strækningen. Hvis man skulle bevare den nuværende snørklede, uhensigtsmæssige linjeføring og den skulle elektrificeres, ville det jo også koste penge. Så fra det beløb, som undersøgelserne og projekteringerne vil komme frem til, skal jo i så fald trækkes det beløb, som det ville koste, hvis man skal elektrificere den strækning, der ligger nu. Og så er det da praktisk at gøre begge dele i et snuptag.

Så bliver der en helhed i forløbet, og derfor er der også behov for at tænke på, hvad det er, man får for det, når man ser på det nøgne beløb. Så hele regnestykket skal gøres op.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Der har været megen offentlighed omkring dette lovforslag, og det er der faktisk god grund til. Det har der bl.a. været, fordi ministeriet har lagt op til en offentlig debat tidligere, end man plejer at gøre. Befolkningen er blevet orienteret om, hvad der skal foregå, på et tidligere tidspunkt, og det synes jeg er godt.

Jeg synes også, det er godt, at vi aftalepartierne imellem er blevet enige om, at i stedet for i

første omgang at lave et forslag til en anlægslov, er det blevet til et forslag om en projekteringslov, så vi netop kan få denne debat.

Så synes jeg også, det er værd at understrege her, at det i dag ikke drejer sig om at bevilge en milliard kroner. I dag drejer det sig om gennem dette lovforslag at bevilge nogle penge til at lave en fornuftig undersøgelse af nogle alternative muligheder, herunder muligheden for at forbedre de eksisterende jernbaneforhold. Og når vi så kender resultatet af disse undersøgelser, skal vi tage stilling til, om vi vil anvende de penge, der her er tale om.

Her synes jeg også, det er rigtigt at sige, som hr. Heiselberg var inde på, at det, vi til den tid skal tage stilling til, bliver et differencebeløb mellem, hvad dette forslag om en udretning koster, kontra en opgradering af den eksisterende bane. Hvilke fordele og hvilke ulemper er der ved de forskellige løsninger, og hvad koster de?

Når jeg mener, at en udretning er interessant, skyldes det bl.a., som flere har været inde på, at man hermed sparer 8–10 km togkørsel for alle tog. Ikke kun kurvestyrede tog vil få fordel af det, men alle tog, også pendlertogene, de regionale tog og godstogene vil få fordel af en kortere strækning, og der er ingen stationer, der vil blive lukket i denne forbindelse. Det synes jeg man skal have med i sine betragtninger, og det er også det, som flere ordførere har været inde på, når de har nævnt 200.000 togkilometer.

Men jeg vil også gerne sige her, at jeg synes, det er rigtigt at lave en undersøgelse af det eksisterende system. Hvad vil en opgradering betyde? Den koster altså også penge, jeg vil skønne i størrelsesordenen 400–500 mio. kr., hvis man kapitaliserer de ting, der skal laves. Så det bliver en difference mellem det beløb, og hvad en ny bane koster, vi skal veje op mod de fordele, vi får.

Der kommer en mere udførlig udredning for hele landet om, hvor man kan hente fordele ved udretninger. Baneudvalget kommer snart med en betænkning om, hvad de kan foreslå, og her er denne strækning en af dem, der er med. Jeg synes faktisk, det er meget rart at få en grundig, tilbundsående undersøgelse af en af de strækninger, som vi kan se som ét eksempel ud af en lang række forslag, der vil blive omtalt i Baneudvalgets betænkning.

Det var sådan set også et svar til hr. Heiselberg. Jeg mener ikke, man kan stille det her op som et spørgsmål om nogle minutter kontra

nogle hundrede millioner kroner. Man skal se bredere på det. Det er alle tog, det drejer sig om, det er mange mennesker, som hr. Melchior siger, der hver dag vil indtjene denne tid. Hvor meget bliver det ikke til i løbet af et år? Det er alt det, der skal regnes ind i differenceudgiften.

Hr. Heiselberg var også inde på ekspropriation. Der er i ministeriet nedsat et udvalg, der kigger på ekspropriation. Kan vi gøre den – jeg havde nær sagt – mere borgervenlig, mere brugervenlig? Jeg vil også gerne sige, at jeg selv synes, man i større udstrækning skal bruge jordreder frem for ekspropriation, i det omfang der er mulighed for det, for det giver en bedre struktur i landbruget, som man også på nogle måder kommer til at genere, når man laver nye anlæg.

Jeg vil gerne takke hr. Brian Mikkelsen for støtten til den aftale, vi har indgået.

Til hr. Tommy Dinesen: Jeg har været inde på, at det måske nok er et lidt mere nuanceret spørgsmål end det, at det bare drejer sig om nogle minutter. Der er også andre ting i det. Der er også miljøgevinsten ved, at togene kører færre kilometer. Det betyder noget generelt.

Jeg kan slet ikke forstå hr. Køpke Christensens måde at argumentere på.

Til fru Jette Gottlieb med hensyn til kurvestyrede tog: Der er nogle erfaringer med det fra andre lande, og dem vil jeg gerne prøve at fremskaffe til behandlingen i udvalget. Men kurvestyrede tog har jo den ulempe, ud over at de koster penge, at de måske også i en vis grad kræver en opgradering af banen, og at det kun er det ene tog og kun dem, der rejser med det tog, der får en fordel. Det andet, vi laver her, drejer sig om 100 tog om dagen og ikke kun nogle få gennemgående tog.

Hr. Melchior var inde på højhastighed. Vi får ikke højhastighedstog i Danmark, som man kender det i Frankrig, Japan og andre steder. Før vi nogle tog, der kan køre måske 160 km i gennemsnit på de længere strækninger, er det vel det, vi kommer op på i Danmark. Men jeg synes ikke, der kan være noget galt i at have det mål, at man skal kunne komme fra Århus til København på ca. to timer, og det kræver, som hr. Melchior siger, at mange bække små gør en stor å. Det nytter ikke noget, at man gør togene hurtige og effektive på én strækning, hvis de ikke er det på andre strækninger. Der skal være sammenhæng i det.

Det er rigtigt, at vi ændrede aftalen til, at det ikke skulle være en anlægslov, men en projekte-

ringslov. Det var aftaleparterne, der ændrede aftalen, og aftaleparter kan selvfølgelig ændre aftaler.

Den anden aftale, hr. Melchior omtalte, var en aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen.

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 sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 206: Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København–Ringsted.

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

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Vi har en flaskehals på strækningen mellem København og Roskilde og lidt videre ned mod Ringsted. Det er i og for sig rart. Det er godt, at vi har fået sådan en flaskehals, for årsagen til den er jo, at den skinnebårne trafikmængde er øget på denne strækning. Det er godt, at det er gået sådan. Tænk, hvis det havde været modsat: at der havde været smalhals, at der ikke havde været nogen tog, der kørte på strækningen. Nu er der altså mange tog, der kører på strækningen, også flere, end der i realiteten er plads til. Derfor er det godt og fornuftigt, at dette forslag nu fremsættes for Folketinget.

Der er i forslaget her tale om flere muligheder for anlæg af en ny jernbanestrækning: dels langs