

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 47 (V, KF, FP og DF) stemte for, 59 (S, SF, RV, EL og CD) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 19/3 97. Første behandling 4/4 97. Betænkning 30/4 97).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§ 1, ændringsforslaget, § 2, således ændret, og §§ 3 og 4 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden 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. Første behandling 4/4 97. Betænkning 30/4 97).

Der var stillet 4 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

SF har stillet nogle ændringsforslag til dette lovforslag, og det er med baggrund i et borgermøde, der blev afholdt for beboerne ovre ved banestrækningen, hvor det kom frem, at ret så mange af beboerne var imod dette lovforslag. Det blev fremført, at her bruger man 1 mia. kr., og den tidsbesparelse, man får ud af det, er 5 minutter.

Det har fået SF til at fremsætte et forslag om, at man også skal undersøge andre steder, hvor der kunne være et behov, og hvor der ville være nogle store tidsmæssige besparelser, hvis man brugte nogle penge.

Jeg kan nævne dobbeltsporet mellem Vipperød og Tølløse til 90 mio. kr. Her er der ikke den store tidsbesparelse, men i forbindelse med genopretningen af banen mellem Slagelse og Næstved, hvor der er en stor tidsbesparelse, kunne man f.eks. køre fra Nykøbing S. og Gedser med privatbanen, og det kan man ikke i dag.

Også Odense og Svendborg er områder, hvor der trænges til at blive lavet noget, således at man kan komme hurtigere frem med den kollektive trafik. Det har vi stemt om før, men når vi stiller disse forslag, er det naturligvis for at sammenholde dem med den strækning, som vi behandler her.

Samtidig vil jeg også godt sige, at vi jo havde en forespørgselsdebat for 14 dage siden med hensyn til pendlerne, og med baggrund i det nye forlig, der er lavet mellem Enhedslisten, SF og regeringen, hvor de regionale strækninger nu

får et løft, er jeg bange for, at det er her og nu, man skal sætse på dette område. Ellers kommer vi ud i den situation, at der måske ikke er plads til de pendlere, som man nu håber vil komme tilbage til toget. Det er baggrunden for de ændringsforslag, der er kommet fra SF.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten har også stillet nogle ændringsforslag til dette forslag, og det skyldes, at vi mener, at noget af den effekt, man ønsker at opnå med disse meget store investeringer, kan opnås på andre måder. Derfor vil vi meget gerne sikre, at disse alternativer også bliver undersøgt grundigt.

Et andet problem, der er i dette lovforslag, er, at det er første element i en serie på formodentlig fire lovforslag, der vil blive fremsat som en perlerække, og hvis ikke alle fire bliver vedtaget, opnår man slet ikke den effekt, som forudsættes i lovforslaget.

Derfor havde det været mere hensigtsmæssigt, om man havde fremlagt den samlede plan som en hensigt, og derefter kunne man tage stilling til den samlede plan. I stedet får vi nu stumperne en for en og skal tage stilling til dem enkeltvis. Det er ikke særlig fornuftigt.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Enhedslisten har også stillet et andet ændringsforslag, nemlig ændringsforslag nr. 4. Det er ordret det forslag, som enstemmigt er vedtaget i Horsens Byråd, og ministeren har svaret, at ministeren har hjemmel til at gøre det, som Horsens Byråd beder om. Vi mener imidlertid ikke, det er tilstrækkeligt, at ministeren har hjemmelen til det. Vi ønsker at få lavet den analyse parallelt med den anden analyse. Det vil være afgørende for, om Enhedslisten i sidste ende kan støtte lovforslaget.

Ændringsforslaget går ud på, at man også laver en analyse, hvor man bevarer det eksisterende banelegeme og opgraderer det og også undersøger mulighederne for kurvestyrede tog. Det er også vigtigt for Horsens Byråd, at man kan bevare de stationer, der ligger på det eksisterende banenet.

Jeg vil gerne tilføje, at ud over at bevare de stationer, der i forvejen findes, vil der, hvis man bruger pengene til at lave det kurvestyrede tog i stedet for til en omlægning til den nye tracé, efter min opfattelse også være rigelige økonomiske muligheder inden for den samme ramme for endda at genåbne de andre stationer, som

tidligere har været der, f.eks. Hatting, Hansted og Hovedgård, så man derigennem igen fik en skinnebåren trafik til disse landsbyer og byområder til gunst for en virkelig energirigtig udvikling i de områder.

Med disse bemærkninger vil vi anbefale ministeren at tilslutte sig, at vi får ændringsforslag nr. 4 indarbejdet i lovforslaget. Jeg skal understrege, at forslaget er enstemmigt vedtaget i Horsens Byråd, og det vil sige, at samtlige politiske partier støtter det ændringsforslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal kun gøre en enkelt lille bemærkning i relation til de sidste indlæg, der har været, hvor mange synspunkter handlede om, hvorvidt man kunne benytte det eksisterende anlæg. Det er en diskussion, som vi også har været optaget af, og jeg har i særlig grad været optaget af den. Vi har stillet en række spørgsmål til ministeren, og han har flere gange bekræftet, at disse alternativer vil blive undersøgt, og det synes vi er en vigtig ting. Lad os nu få undersøgt de alternative muligheder. Det vil vi naturligvis se frem til.

Jan Køpke Christensen (FP):

Som Fremskridtspartiet meddelte under førstebehandlingen, er det et forslag, som berører os meget med hensyn til at tage afstand fra forslaget. Vi er mildest talt rystede over, at man vil bruge alle disse skatteyderkroner til en udretning af den pågældende bane, og derfor tager vi stadig væk afstand fra det.

Med hensyn til ændringsforslagene må vi så sige, at de går ud på at finde nogle alternative løsningsmodeller, og det er i hvert fald bedre end at gennemtrumfe forslaget, som det ligger nu, om at pløje sig igennem naturen uden at have foretaget de fornødne undersøgelser, så Fremskridtspartiet skal meddele, at vi støtter ændringsforslagene. De er i hvert fald et skridt i den rigtige retning, så derfor har vi den holdning.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg gerne sige, at jeg er meget optaget af den problemstilling, som han rejser med hensyn til regionaltogene, og hvordan vi får dem til at fungere bedst muligt også set i relation til den vilje til at gøre noget for arbejdspladstrafikken, som Folketinget nu giver udtryk for.

Jeg vil give tilsagn om, at det vil jeg gerne drøfte, men jeg synes ikke, det strider imod at

gøre noget ved den strækning, vi her taler om, for det ville også være til fordel for regionalto-gene og pendlerne i området, hvis de fik en bedre banestrækning.

Derfor vil jeg også sige til fru Jette Gottlieb, at det, vi foreslår her, er noget, som alle slags tog vil få fordel af. Hvis man købte et kurvestyret tog, ville det give en fordel til dem, der sad i det tog, men her vil både godstogene og regionalto-gene få fordel af, at banestrækningen bliver kortere og bedre tilrettelagt. Så det er faktisk også ud fra et regionalpolitisk synspunkt, at vi laver det her. At få lavet strækningen i henhold til dette forslag vil også give plads til flere tog, hvis der bliver trafikbehov for det.

Jeg har flere gange givet udtryk for, vil jeg sige til hr. Bent Hindrup Andersen, at der skal foretages en vurdering af den gamle bane, og der skal også foretages en vurdering af, hvad det vil koste at opgradere den gamle bane til noget, der svarer til det, den nye bane kan. Først herefter skal vi tage stilling til, om vi så vil lave den nye strækning. Det her er jo en projekteringslov, der skal give os et grundlag for at vurdere, om det er en god idé at lave den nye strækning, og derfor skal vi have den vurderet fuldstændig igennem en projekteringslov.

Til hr. Køpke Christensen vil jeg sige, at det ikke er en anlægslov, det drejer sig om. Det er helt misforstået at sige, at det her betyder, at man nu skal pløje sig gennem landskabet. Det her betyder, at man nu laver et virkelig genarbejdet projekt, der viser, hvad omkostningerne, fordelene og ulemperne vil være, hvis man laver en ny strækning.

Jeg er også helt åben over for at bibeholde den gamle bane og køre på de gamle stationer, selv om man laver den nye bane. Men der er altså somme tider modstrid mellem at standse ved mange stationer og så gøre noget for den regionale pendlertrafik. Det har også noget med kapaciteten på banen at gøre. Men man kan godt forestille sig, at man kan lave et projekt, hvor man også bevarer den gamle bane og kører en eller anden trafik mellem stationerne dér, samtidig med at man laver den nye bane. Det er vi ikke afskåret fra med denne projekteringslov, og det er også noget af det, vi skal have belyst i det arbejde, vi sætter i værk.

Til hr. Svend Erik Hovmand: Ja, det er rigtigt, at den gamle bane skal vurderes fuldt ud, så vi får et ligeværdigt grundlag at tage stilling på, når vi forhåbentlig en gang til næste år skal tage stilling til, om vi vil lave et nyt anlæg, eller om

vi vil opgradere det gamle. Men vi skal have det rigtige materiale frem, før vi kan tage den beslutning, og det er det, lovforslaget vil give os.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil gerne sige, at i denne forbindelse skræmmer sporene fra naturgaslageret i Tønder – forstået på den måde, at man går ind og laver en detaljeret undersøgelse af lagermulighederne og lagerkapaciteten, 50–100 mio. kr. koster det efterhånden, uden at man forinden har lavet en reel behovsanalyse og sammenlignet med, hvad man skal gribe til i den reelle situation.

Det er det, der er vores pointe også her: at det minimum må være en ligeværdig undersøgelse, som i øvrigt også indbefatter, at man laver prøvekørsler med kurvestyrede tog og andre ting og også laver en projektering og en skitsering af, hvordan man kan genåbne bare nogle af stationerne og med ekstra vigespor.

Derfor kan jeg ikke forstå, at ministeren ikke vil tilslutte sig, at man tager ændringsforslag nr. 4 med ind i lovforslaget. Det er rigtigt, at det er en projekteringslov for en omlægning af banen, men efter vores opfattelse er det netop en reel vurdering af tingene i forhold til hinanden, der skal laves allerførst.

Det er også vores indtryk, at under førstebehandlingen af forslagene var der egentlig ikke ret mange, der havde sat sig ind i mulighederne med kurvestyrede tog og ekstra sidespor på stationerne, som de er i dag.

Med disse bemærkninger vil vi fastholde vort ændringsforslag, og vi vil meget stærkt anbefale ministeren at indrømme kommunerne derovre den imødekommelse, at man også får deres forslag analyseret fuldt ud på linje med det foreslåede, og at man får det udtrykt i lovforslaget.

Jan Køpke Christensen (FP):

Fremskridtspartiet har altid haft den holdning, at vi uanset politisk farve ser på sagen. Det er ikke så ofte, vi er på linje med Enhedslisten, men vi må erkende, at vi i hvert fald er det på dette punkt.

Det, det handler om, er jo netop behovsanalysen. Er der i grunden behov for det, vi står og beskæftiger os med her i dag? Fremskridtspartiet mener ikke, at der er behov for de store investeringer, der er lagt op til.

I øvrigt vil jeg gerne som en sidebemærkning sige: Hvad med hensynet til Vejlefyordbroen? Hvis det virkelig er sådan, at man skal nå de få minutter hurtigere frem, skal man altså også

tænke på Vejlefordbroen, og jeg mener faktisk, at det er uanede udgifter, man kan blive ved at pumpe i det her system. Jeg mener, at landet er af en sådan størrelse, at vi ikke skal fortsætte med at bruge disse mange skatteyderkroner til en udretning af jernbanenet, som der er tale om her.

Jeg vil stadig væk sige, at det er anbefalelsesværdigt, at man i hvert fald går den rigtige vej og finder ud af, om der er et behov for det her. Det er ganske rigtigt – som det er blevet sagt – fra regeringens side en tro kopi af sagen om naturgaslageret under Tønder. Man ved ikke, om der er behov for et naturgaslager, men alligevel sætter man alle undersøgelser i gang. Er der i det hele taget behov for denne udretning? Ja eller nej? Vi mener ikke, der er behov for den, og derfor kunne man også skrotte disse planer.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Når hr. Bent Hindrup Andersen efterlyser en lidt overordnet planlægning, inden man går i gang med det her, vil jeg gøre opmærksom på, at der netop fra Baneplanudvalget er givet en beretning om modernisering af banernes hovedbanenet, så der er faktisk foretaget nogle overordnede betragtninger, inden man kommer med dette lidt mere detaljerede projekt.

Så vil jeg igen gøre opmærksom på, at kurvestyrede tog kun er til fordel for dem, der sidder i de kurvestyrede tog, og ikke til fordel for alle de andre tog, der også skal køre på strækningen. Her er det over 100 tog om dagen, og her vil man spare 200.000 togkilometer om året.

Kommunerne har allerede på borgermødet fået fuldt tilsagn om det, hr. Hindrup Andersen siger, nemlig at vi skal lave en undersøgelse af opgraderingen af den gamle bane. Det vil selvfølgelig også indgå i det beslutningsgrundlag, Folketinget til sin tid får.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 om indsættelse af en ny paragraf efter § 2 forkastedes, idet 20 stemte for, 87 imod.

Ændringsforslag nr. 3 om indsættelse af en ny paragraf efter § 2 forkastedes, idet 18 stemte for, 89 imod.

Ændringsforslag nr. 1 til titlen betragtedes her- efter som bortfaldet.

§ 3 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 om indsættelse af en ny paragraf efter § 3 forkastedes, idet 19 stemte for, 86 imod.

§ 4 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 206: Forslag til lov om projektering af jernbane-anlæg København-Ringsted.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 19/3 97. Første behandling 4/4 97.
Betænkning 30/4 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1–3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling.