

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 jordfordeling 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 rigtig, 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 jernbane-anlæg 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

den nuværende strækning, dels langs motorvejen mellem København og Ringsted. Men der er også peget på muligheden for at forlænge S-togs-linjen fra Høje Taastrup til Roskilde. Det synes jeg, der er grund til at notere med tilfredshed. Det er nemlig muligt, at en sådan forlængelse af S-togs-strækningen i væsentligt omfang vil kunne lette presset på den øvrige del af jernbanestrækningen.

Det er alt for tidligt at mene noget om, hvilken af de foreslåede linjeføringer der bør vælges, men hvis det ender med, at strækningen København-Roskilde, altså strækningen langs det nuværende sporareal, bliver valgt, kommer vi til yderligere at belaste et i forvejen hårdt belastet boligområde langs strækningen.

Derfor vil jeg godt her antyde muligheden for, for så vidt denne strækning anvendes, at tunnelmuligheden også indgår i de videre overvejelser. Så vil dette forslag under alle omstændigheder blive en stor lettelse for de pendlere, der har været inde i debatten under behandlingen af de tidligere lovforslag i dag.

Det bliver til fordel for de lange linjer, men det bliver minsandten også til stor fordel for pendlere fra både nordvest, vest og sydvest og ind mod hovedstadsområdet. Det er der grund til at hæfte sig ved, for der er behov for en klar forbedring af pendlernes situation, i første omgang når det drejer sig om banelinjen. Men som det er fremgået af debatten tidligere, er der også behov for andre dele af det, der udgør pendlertrafikanternes mulighed for at komme frem og tilbage, nemlig materiellet.

Hermed Socialdemokratiets tilslutning til lovforslaget.

Svend Erik Hovmand (V):

Også på dette område synes jeg, der er et sagligt grundlag for at gå i gang med en udbygning. Det fremgår direkte af de beregninger, der er foretaget i den konsekvensundersøgelse, der er tale om, at her er der rentabilitet for pengene.

Det fremgår meget klart, at vi har en flaskehals, som hr. Søren Hansen for et øjeblik siden gav udtryk for, mellem hovedstaden og Ringsted, og der er ingen tvivl om, at der her er behov for at gennemføre en forbedring. Det er der af internationale hensyn, det er der af regionale hensyn, og det er der også af landsdelsmæssige hensyn.

Pendlertrafikken vil have godt af det her, den internationale trafik vil have godt af det, og trafikken mellem landsdelene vil have godt af det.

Alle tre forudsætninger er opfyldt, og derfor burde alle sådan set også være glade.

I forslaget lægges der op til en udbygning langs den eksisterende jernbanestrækning København-Roskilde-Ringsted og eventuelt i en korridor syd om Roskilde som det ene, og som det andet en ny jernbanestrækning fra København til Ringsted. Læser man bemærkningerne igennem, finder man ud af, at der i forslaget også rummes mulighed for, ikke bevillinger til anlæg, men en undersøgelse af en eventuel styrkelse af togtrafikken sydover. Jeg synes, det er vigtigt, at dette aspekt er med i denne sag, og det er det først og fremmest ud fra et internationalt hensyn.

Som jeg var inde på for et øjeblik siden i forbindelse med den forrige sags behandling, ligger det mig stærkt på sinde, at man er opmærksom på Danmarks internationale placering i det nye Europa, og at vi ikke risikerer, at en stigende del af trafikken går uden om Danmark direkte mellem Malmø og Rostock, sådan som der i øjeblikket er stærkt tilløb til.

Derfor er det på høje tid, at vi får fjernet disse flaskehalsproblemer omkring hovedstadsområdet og også får set på mulighederne for at optrappe investeringerne mod syd, ikke bare af hensyn til de regioner, vi her taler om – Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt, Lolland-Falster osv. – næh, i høj grad også af hensyn til det danske samfunds centrale placering som hængslet mellem Skandinavien og kontinentet. Hvis ikke vi gør noget selv, ved vi, at den forbindelse, der er mellem det tyske og svenske erhvervsliv uden om Danmark med etablering af store færger osv., vil blive trappet op.

Derfor har vi fra et overordnet nationalt synspunkt en stor interesse i at få dette projekt gennemført, og derfor giver Venstre naturligvis også sin tilslutning til lovforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

En af intentionerne i rammeaftalen for DSB fra 1994, som blev indgået mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, var at styrke togdriften i Danmark både med hensyn til den lokale og regionale trafik og trafikken mellem landsdelene.

Vi synes nok, der har været fokuseret lidt rigeligt på trafikken mellem landsdelene, som selvfølgelig er nødvendig, og den opprioritering støtter vi fuldt ud. Men pendlertrafikken, den trafik, der bliver brugt daglig af flere millioner danskere, skal man også gøre noget for, og net-

op det projekt, vi diskuterer her, vil være med til at højne kvaliteten for de mange sjællandske pendlere.

Vi støtter altså lovforslaget, ikke fordi vi tror på den store, forkromede højhastighedsbane og alle de andre ting, nej, vi støtter lige netop denne del af lovforslaget, fordi vi tror, at det vil give så massive forbedringer for alle sjællandske pendlere, at det vil være et mærkbart kvalitetsløft, som vil betyde, at flere vil benytte toget frem for at sidde på stærkt trafikerede motorveje.

Så vi synes altså, at det her forslag har flere gode elementer. Det vigtigste, som ikke er nævnt særlig mange gange, er altså pendlertrafikken. Analysearbejdet er så blevet afsluttet, og det blev i den supplerende rammeaftale for DSB fra sidste efterår aftalt, at regeringen snarest skulle fremsætte forslag til projekteringslov for den her strækning. Det er en af de allerallervigtigste strækninger i Danmark, fordi den har både betydning for transport af mennesker over kortere afstande, hurtig persontransport over lange afstande og for transport af gods.

Når de faste forbindelser står færdige, i første omgang Storebæltsforbindelsen, er det selvfølgelig af afgørende betydning for den forbindelse, at der også er mulighed for på land at udnytte de muligheder, som Storebæltsforbindelsen giver. Det er det ene element.

Men udvidelsen af sporkapaciteten fra to til fire vil også betyde, at man væsentligt kan reducere rejsetiden for alle andre strækninger fra nordvestbanen, fra sydbanen og fra vestbanen og fra sydvestbanen. Rejsetiden er ikke blot et spørgsmål om togets hastighed, men også om der er plads på de skinner, hvor toget skal køre. Med de nuværende forhold er der specielt problemer på det sidste stykke fra Høje Tåstrup til København. Med udbygningen af kapaciteten på denne strækning vil også den sjællandske regionaltrafik nyde godt af investeringen.

Lad os tage et eksempel: Rejsetiden fra Kalundborg/Holbæk til København har stort set ikke ændret sig de sidste 35 år, og derfor vil de daglige brugere af regionaltrafikken nu endelig kunne se frem til at få reduceret den lange rejsetid mellem København og Vestsjælland og Storstrøms Amt.

Jeg har tidligere i dag nævnt, at anlægsinvesteringerne i for mange år har nedprioriteret den sjællandske regionaltrafik, og med det her forslag så kan vi fra Folketingets side sende et klart signal til de mange daglige pendlere om, at

det for fremtiden bliver nemmere at bo på Sjælland og arbejde i København. Det bliver nemmere at være mobil.

Også den internationale trafik nede i Europa får glæde af den øgede kapacitet, og når Øresundsforbindelsen står færdig, vil der være gode muligheder for at skabe et stort og sammenhængende europæisk tognet.

Med disse bemærkninger kan Det Konservative Folkeparti tilslutte sig lovforslaget og imødeser fremsættelsen af en anlægslov, når projekteringsarbejdet er afsluttet.

Tommy Dinesen (SF):

Man kan jo i hvert fald ikke sige, at pendlerne ikke er godt repræsenteret her i Folketinget, for nu er jeg den fjerde daglige pendler, der er oppe og skal tale for et forslag, som vi alle sammen synes er godt.

Og der er i hvert fald ikke nogen slinger i valsen fra SF's side. Vi synes, at det her forslag er godt. Vi har diskuteret det gennem mange år. Jeg mener, der er et akut behov for forslaget, og det, der kan bekymre mig i det her, er, at der går så lang tid, inden man kommer i gang med det.

Sagen er jo den, at når først Storebæltsforbindelsen er færdig, sker der her til vinterkøreplanen en stærk forøgelse af togdriften i hvert fald over Storebælt, og når Øresund er færdig, bør sporet mellem Ringsted og København i hvert fald også være færdigt. Hvis ikke det er det, så er jeg bange for, der vil komme kaos på togstrækningerne, i hvert fald i København.

Så fra SF's side så er der fuld og hel støtte til forslaget, og vi vil godt være med til at presse det frem så hurtigt som muligt, således at det måske kunne blive færdigt allerede i dette her århundrede, og med hensyn til pengene er vi indstillet på, at selv om man skal gå ud og låne i privat regi, så vil vi godt være med til det også, hvis det bliver en del af det på et senere tidspunkt.

Vibeke Peschardt (RV):

Jamen det er et godt forslag at være ordfører på, specielt når man kan høre, at der er så bred opbakning til forslaget her, til pendlertrafikken, til den kollektive trafik. Det vigtige i det her er jo, at man får den flaskehals, der ligger på strækningen mellem København og Ringsted, rettet ud.

Det projekt, vi står med her, er vel et af de dyreste, vi har behandlet i dag, når man ser på slutprisen i det. Det er også det, der er dyrest i

projekteringsudgifter osv. Det er antagelig også det vanskeligste. Men også vi vil give det vores fulde støtte.

Jan Køpke Christensen (FP):

Det forslag, der her foreligger, skal jeg kort meddele Fremskridtspartiet er betænkelig ved.

Vi forstår ikke rigtig, hvad skal vi sige, den brug, der skulle være omkring den her projektering af jernbaneanlægget, og derfor vil Fremskridtspartiet under udvalgsarbejdet stille nogle afklarende spørgsmål, før vi er hundrede procent på det rene med forslaget.

Vi mener umiddelbart, at man bør kigge noget nærmere på, om investeringen er fornuftig eller ej, og det har Fremskridtspartiet ønsket nu at få yderligere undersøgt i udvalget.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne tilkendegive, at Enhedslisten støtter det her lovforslag, for der er jo ingen tvivl om, at en kapacitetsudvidelse af jernbanestrækningen mellem København og Ringsted vil styrke den skinnebårne trafik. Dels vil det give mulighed for hyppigere og hurtigere kørsel på Sjælland, dels vil det øge mulighederne for bedre regional betjening. Så vidt så godt.

Selv om det ikke fremgår direkte af forslaget, så mener jeg mellem linjerne at kunne læse, at den nye strækning, som bygges, skal etableres med henblik på, at det er disse nye skinner, hvorpå der skal køres med de såkaldte hurtige tog. Der nævnes faktisk begrebet højhastigheds-tog et sted i bemærkningerne.

Derfor vil jeg godt i forlængelse af mit indlæg ved det forrige lovforslag vedrørende Horsens-Skanderborg anføre, at jeg formoder, at de eksisterende skinner uden problemer kan anvendes til kurvestyrede tog med samme hastighed, som nye hurtige tog vil kunne køre med.

Min pointe er altså, at de nye skinner, som skal laves, måske burde projekteres med henblik på en styrkelse af den regionale trafik og ikke på de hurtige tog. Og er det tilfældet, vil der i projektet nok skulle indgå en række andre overvejelser, end hvis det er forudsat, at de nye skinner alene skal bruges til den planlagte opgradering med de nye hurtige tog, som jo skal drøne hurtigt frem til Ringsted.

Denne pointe mener jeg også bør have de lokale politikeres interesse, og jeg tror, ministeren her vil finde opbakning til at få undersøgt det på linje med de i forslaget nævnte, ikke

mindst for politikerne i Roskilde Amt, som netop har rettet en særlig henvendelse til Folketinget om ikke at prioritere højhastighedstog på bekostning af den regionale togbetjening.

Hertil kommer, som det fremgår af bemærkningerne til forslaget, at der allerede er lagt op til også at undersøge andre problemstillinger f.eks. omkring Hovedbanegården i København og S-tog til Roskilde. Det er en fin idé, og jeg fornemmer, at ministeren nu lægger op til at få set nærmere på hele strukturen omkring linjeføringer og togbetjening i hovedstadsområdet og omegn.

Hvis det er tilfældet, så finder jeg det overordentlig glædeligt og lægger så vægt på, at man tænker både langsigtet og strategisk i sådan en analyse. Derfor vil jeg godt opfordre ministeren til, at alle gode ideer kommer på bordet og bliver analyseret og vurderet og gerne fremlagt til en fornuftig offentlig diskussion med forskellige alternative løsninger på bordet.

Heri bør f.eks. indgå den idé, som blev præsenteret i Transportrådets nylige rapport vedrørende havnetunnelprojektet. Jeg tænker her på forslaget om en S-togs-ringbane rundt om det indre København ved at etablere en S-togs-linje hen over det nordlige Amager. Har jeg forstået det rigtigt omkring den samlede analyse, så vil ministeren i givet fald også inddrage sådan en idé.

Men til slut: Enhedslisten støtter lovforslaget og ser også frem til en god og grundig analyse af de gode overvejelser og ideer, der igennem alt for lang tid har ligget gemt væk i skrivebords-skufferne.

Arne Melchior (CD):

Hr. Tommy Dinesen sagde, at hos SF er der ingen slinger i valsen i denne sag. Det er jo heldigt, for havde der været slinger, så skulle det jo have været rettet ud.

Men vi har ikke nogen slingrende trafikminister, selv om han må dele æren for disse lovforslag her med sin forgænger og med aftalepartierne, og det er han også villig til, kan jeg se.

Men jeg tror egentlig, at de sidder nede i Sølvgade på DSB's hovedkontor og godter sig i dag, luner sig over den buket af lovforslag, som vi har positivt behandlet i dag, og som forhåbentlig vil resultere i fremgang for DSB og for togtrafikken i det hele taget. Jeg tror ikke, siden trafikministerposten var besat med en CD'er, at DSB har kunnet være så lunt tilfredse med, hvad der kommer fra den kant.

Jeg vil godt opfordre ministeren til at sætte fuldt drøn på undersøgelsen og projekteringen, for den banelinje, vi her taler om under dette punkt på dagsordenen, har jo overordnet vigtighed både for den landsdækkende, gennemgående trafik og for lokaltrafikken, og derfor ser vi fra CD's side gerne, at der sættes størst mulig fart på forberedelserne, således at anlægsloven kan fremskyndes mest muligt, og således at ibrugtagningen kan opleves også af ældre samfundsmedlemmer som undertegnede.

Ole Donner (DF):

Efter Dansk Folkepartis mening så er strækningen København-Ringsted en af de strækninger, som man er nødt til at gøre noget ved, hvis man vil have noget ud af den kollektive trafik. Derfor støtter Dansk Folkeparti det foreliggende lovforslag.

Der er to alternativer nævnt i forslaget, enten at lave en helt ny strækning eller at udbygge den eksisterende. Dér vil jeg gerne sige, at vi som princip går ind for, at man udbygger de eksisterende strækninger.

Det er jo rigtigt, som hr. Søren Hansen nævnte, at man selvfølgelig belaster det pågældende område mere ved at lægge et eller to spor ekstra, men det er jo nu en gang sådan, at de mennesker, der bor langs strækningen, har været vant til at have jernbanestrækningen i modsætning til, hvis man eksproprierer sig igennem landskabet og kommer med en helt ny togstrækning, for så vil man altså få en lang række husejere og borgere, som vil blive groft generet af den kollektive trafik.

Vi mener også, at det vil være langt billigere at ekspropriere sig frem. Det er jo nu en gang sådan, at det er mere attraktivt at sælge et stykke jord, der ligger op til en eksisterende bane, end det er at sælge et stykke jord, som ligger ude i den frie natur.

Men vi kan altså bakke op om lovforslaget.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Også her vil jeg gerne takke for en meget positiv og god modtagelse af dette lovforslag. Det er jeg meget glad for. Jeg synes faktisk også, som mange ordførere har været inde på, at det er et vigtigt forslag.

Det her skal ses i en international sammenhæng såvel som i en regional og i en lokal sammenhæng.

Danmark forbinder med det her forslag i endnu større udstrækning Skandinavien og konti-

nettet. Det gør vi gennem bygning af Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og så ved at fjerne den flaskehals, der her er tale om, ved en meget stor investering, men en meget rigtig investering.

Men det er ikke kun i international sammenhæng, at jeg synes det er en god investering. Det er det også for regionaltogene, de vil få større muligheder; pendlertogene vil få større muligheder. Der vil blive muligheder for langt flere afgange, når man får gennemført det her.

Men det er et meget stort projekt. Derfor er det rimeligt, at der bliver en bred offentlig debat om det, og at man miljømæssigt vurderer det meget nøje, for det er ikke så nemt.

Nogle steder vil et forslag med den ene linjeføring berøre nogle miljø- og naturfølsomme områder, og på den anden linje berører man store beboede områder. Og der er vigtige hensyn at tage i begge tilfælde, som også hr. Søren Hansen var inde på.

Jeg synes, det er en god dag for jernbanen i Danmark i dag. Jeg håber, at det flertal, der har vist sig for de her fremadrettede forslag, vil holde fast, for det er jo sådan med de investeringer, vi her taler om, at det er noget, der tager år, inden det bliver færdigt og gennemført. Og derfor er det vigtigt, at man holder fast.

Men jeg mener faktisk, at vi kan se dagen i dag som en slags saltvandsindsprøjtning til jernbanen i Danmark.

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.

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Henning Grove):
Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af Folketinget Søren Søndergaard har meddelt mig, at han på grund af udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra a, fra og med den 8. april 1997 og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 8. april 1997 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 12.59
