

råderne med det her nye klageorgan, som ministeren har redegjort for.

Jeg mener ikke, man på tilsvarende vis har dækket sig ind i forhold til det aktivitetsområde, som man har i det nuværende Center for Holocaust- og Folkedrabsstudier, om end jeg da bestemt medgiver og også har noteret mig, at ministeren udvider selve definitionen af, hvad man skal beskæftige sig med, og at man også har politiske massedrab med, som ministeren kalder det.

Det er det, min anke går på. Det er det, som jeg i forbindelse med udvalgsarbejdet vil sætte fokus på, for jeg mener heller ikke, at ministeren vil være interesseret i, at vi slipper nogen af de aktiviteter, som er under det nuværende center.

(Kort bemærkning).

Udenrigsministeren (Per Stig Møller):

Til hr. Jann Sjursen vil jeg sige, jeg også har bemærket Dansk Center for Holocaust- og Folkedrabsstudiers høringssvar. Det er klart, jeg vil se på det igen, for jeg har lagt vægt på, at selvfølgelig var meningen med det her ikke pludselig at svække eller fortynde forskningsopgaverne i forhold til holocaustcenteret. Jeg har jo præcis udvidet emnerne, de kunne beskæftige sig med, med de politiske massedrab.

Og så omtaler fru Margrete Auken konstruktionen. Menneskerettighedscenteret vil levere forhåbentlig og formentlig – det har jeg også indtryk af efter de samtaler, jeg har haft med centeret, og har grund til at forvente – en menneskerettighedsstyrkelse af forskningsdimensionen. Vi har jo et menneskerettighedscenter i dag, som er isoleret fra de andre også forskningsmæssigt. Her er klage- og høringsdelen en del, og det er den, der ifølge Parisprincipperne skal have absolut uafhængighed. Men der er jo ikke noget, der forbyder dem at indgå i forsknings-samarbejde med de andre. Det er jo ikke sådan, at man ikke må samarbejde med andre.

Det betyder, at det nye menneskerettighedsinstitut da vil kunne indgå i forskningsmæssigt samarbejde med folkene fra holocaustenheden eller folkene fra nordenheden og sydenheden og derved være med til at sørge for, at menneskerettighedsdimensionen også går forskningsmæssigt ind. Men det påvirker da overhovedet ikke Parisprincipperne og uafhængigheden, for de afgør selv, om de vil gå med ind.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er jeg fuldstændig enig med udenrigsministeren i. Det var heller ikke det, der har ligget i den kritik. Det er jo heller ikke det, der ligger i høringssvarene. Det kan bestemte blive en fordel, hvis det kommer til at foregå på den rigtige måde, og hvis det også er der, forskningssamarbejdet kan komme til at foregå. Som flere har gjort opmærksom på, kunne man løse det i stedet for at lave den der store, tunge konstruktion, som er dyr, og som er bureaukratisk, og som er truende over for uafhængigheden. Lad os så sige det på den måde, for den er ikke sikker nok. Lad os kigge på det.

Jeg har da ikke bestridt, at man kan have et fornuftigt samarbejde. Vi kan få gavn af, at de ligger i nærheden af hinanden, vi kan få gavn af, at de har biblioteksfællesskab, vi kan få gavn af, at de har – undskyld, at jeg siger det – pedelfællesskabet. Og med et godt samarbejdsudvalg til at have kommunikation tror jeg faktisk, at det vil blive frugtbar.

Så det er ikke den kritik. Kritikken ligger alene i, at man har lavet en konstruktion, som måske kan være det modsatte af frugtbar.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udenrigsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*): Det er vedtaget.

Kl. 13.50

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 164: Forslag til lov om etablering af S-togs-drift mellem København og Roskilde.

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 20/3 2002)

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Det fremsatte lovforslag om etablering af S-togsdrift mellem København og Roskilde er et led i aftalen om investeringer på trafikområdet, som er indgået den 24. januar sidste år mellem de tidligere regeringspartier, de nuværende regeringspartier og Centrum-Demokraterne og med tilslutning af Kristeligt Folkeparti, og det er så også et led i den efterfølgende projekteringslov fra maj 2001.

Venstre står bag aftalen – i hvert fald denne del af aftalen – der skal sikre øgede muligheder for pendlere til at transportere sig på strækningen mellem København og Roskilde. Vi ser projektet med indsættelse af nye 2-system-S-tog, som kan køre både på S-banen og på fjernbanen, som et fornuftigt valg under hensyntagen til den økonomiske ramme for projektet.

Vi er klar over, at man altid kunne ønske sig bedre, mere forkromede, men også dyrere løsninger, hvor der var yderligere mulighed for pendlere, og vi har da også noteret os de forbehold, der er rejst fra eksempelvis Roskildeborgernes side, men alt andet lige vil vi konstatere, at dette er den bedste løsning inden for det spillerum, vi har. Det er altså også mit indtryk, at der er opbakning til denne løsning fra andre kommuner langs banen.

Det vil med gennemførelsen af lovforslaget blive muligt at få 20-minutters-drift på S-togene, og i og med at det alene bliver S-togene, som skal stoppe på stationerne Trekroner og Hedehusene, vil rejsetiden blive kortere for gennemkørende regionaltogetspassagerer i de regionaltog, der ellers skulle have betjent disse stationer.

Venstre mener derfor, at vi med lovforslaget både kan tilgodese regionaltogetspassagererne, der pendler, og samtidig give en bedre service på de øvrige stationer på strækningerne.

Endelig er det jo et led i et forlig, som vi har indgået med den tidligere regeringspartier og med Centrum-Demokraterne og med tilslutning fra Kristeligt Folkeparti. Så alt i alt vil jeg bare konstatere, at vi kan støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Betingelserne i asfaltforliget, hvor betalingen var, at man støttede de der tåbelige S-tog til Roskilde, er brudt, for det går ud på noget andet. Det går nemlig ud på, at man skal lave noget,

som faktisk kan øge kapaciteten. En meget, meget dyr løsning. Jeg kritiserede den, fordi den var absurd, for der skulle man senere hen have anden fase bygget ind i foretægendet, for ellers giver det ikke en øget kapacitet på hovedstrækningen.

Det er kapaciteten på hovedstrækningen, der har været i fokus for hele arbejdet med de der med høringer og debatter osv. Det har været kapaciteten på hovedstrækningen, der har været problemet, og det er dér, pendlere får problemer. Og der har ikke været nogen jubelsang fra pendlere; det ved fru Gitte Lillelund Bech udmærket. Det er rigtigt, at der er nogle kommuner langs banen, som ikke får hverken gavn eller skade af den, som har sagt: Det er o.k. Men alle de amter og kommuner, som har de store pendlerproblemer, har sagt nej tak til det.

Så viser det sig oven i købet, at man ikke lever op til kapaciteten. Jeg ved godt, at for denne regering spiller det der med pengene ingen rolle, når det kommer til trafikken, men det der med kapaciteten og løfterne er heller ikke med.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil såmænd bare gerne spørge fru Gitte Lillelund Bech, om hun er enig i den betragtning, som De Radikale som forligspartnere i forliget har gjort sig, nemlig at med det, vi nu har fået at vide om, at den anden etape sandsynligvis ikke kan lade sig gøre, at vi så stadig mangler at løse det grundlæggende kapacitetsproblem på hovedsporet, og om Venstre vil være positivt indstillet på at kigge på det problem og finde løsningsmuligheder for det.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Til fru Margrete Auken vil jeg sige, at for mig at se, er det her et første skridt på vejen, og jeg synes, at det her er en løsning, som er fornuftig inden for de givne rammer. Hvis alternativet er, at man intet gør, og det vil jeg jo i hvert fald sige alternativet er, så synes jeg faktisk, at det her er et skridt på vejen.

Det vil så også være et svar til hr. Martin Lidegaard. Jeg synes, det er beklageligt, at det ikke har været muligt at rumme den del af banen, som skulle være Kastrupbanen, i det eksisterende projekt. Men jeg synes faktisk, at det her bør være første skridt på vejen. Og så må vi så tage drøftelsen efterfølgende blandt forligspartnerne.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes ikke, fru Gitte Lillelund Bech besvarer spørgsmålet omkring kapacitetsproblemerne, for det, der jo er den oplagte risiko ved det forslag, som regeringen her fremlægger, er jo, at der opstår yderligere flaskehalssituationer, at den samlede togdrift set fra et passagersynspunkt ikke bliver bedre, men måske i spidsbelastningssituationer endog bliver ringere, fordi der altså ikke kan presses flere tog ind.

Står vi så i den situation, at vi risikerer, at det her medfører, at man sætter udbygningen af banenettet i stå? Det er jo det helt afgørende problem, for så er det her ikke alene kortsigtet, så er det jo også med til at bruge de penge, som skulle til for at finde en langsigtet løsning. De spørgsmål synes jeg at fru Gitte Lillelund Bech undveg i sin besvarelse.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Er det ikke korrekt, vil jeg spørge fru Lillelund Bech, at vi her får muligheden for 20-minuttersdrift mellem Roskilde og København, at vi her giver muligheden for, at der kan være en til- og afstigning på togene på nogle stationer, som man ikke fra Roskilde har mulighed for i dag? Alt andet lige er det en serviceforbedring for en del borgere, som også har givet udtryk for, at de er positive over for de ting. Er det ikke korrekt, at der iblandt de hørings svar, der ligger, faktisk er en positiv tilkendegivelse fra de fleste kommuner?

Første næstformand (Svend Auken):

Der er en stor fristelse for, når partier har indgået et forlig, at man så gerne vil hjælpe hinanden under besvarelsen af spørgsmålene. Det må man altså afstå fra i henhold til forretningsordenen. Her er det spørgsmål direkte til ordføreren. De behøver ikke at være kritiske, men det skal være spørgsmål til ordføreren, som ordføreren skal besvare.

Det er ikke nogen kritik af hr. Poul Andersen, det er noget, mange har gjort før ham, men jeg vil bare påtale det i den konkrete anledning. Det vil ikke blive tilladt her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu får jeg jo lejlighed til at svare hr. Poul Andersen i næste runde, så der er heller ikke sket no-

gten overgreb her, men ellers er det jo selvfølgelig problematisk, at nogle går ind, som derefter garderer sig mod debatten.

Men det var noget værre vrøvl, for sagen er jo – og så kan vi så tage det, som om det var fru Gitte Lillelund Bech, der havde sagt det selv – at den 20-minuttersdrift fra Roskilde har vi. Den kører fint, der er masser af regionaltog i øjeblikket, men fjerntogene og godstogene er hamrende belastede.

Når fru Gitte Lillelund Bech nu her siger, at det er første etape eller første fase, så forstår jeg det simpelt hen ikke. Det ville jeg have forstået, hvis det var forlignet. Jeg synes stadig væk, det var for dyrt. Jeg synes, det var en forkert løsning. Men forliget sagde jo Kastrupbanen med, for det er først dér, den giver noget kapacitet på hovednettet. Men det kan ikke lade sig gøre, medmindre Banestyrelsen har løjet for os. I denne sammenhæng tror jeg, at det er sandt, hvad de skriver, for det er jeg sikker på det er.

Det vil sige, at anden etape, sagt til fru Gitte Lillelund Bech, hvis vi skal tage Banestyrelsens noget mastodontiske visioner, jo er nybygningsløsningen til, jeg ved ikke hvor mange milliarder. Det er selvfølgelig apropos det med pengene. Men jeg tror såmænd, at vi er bedre tjent med ingenting end med en fejlinvestering igen.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu er der vel ikke nogen grund til, at jeg skal genoplæse min ordførertale, for i min ordførertale gjorde jeg det meget klart, at vi rent faktisk ser det her som værende en serviceforbedring. Vi har noteret os, at der er en hel del af specielt kommunerne omkring banen, der siger, at de mener, de får en serviceforbedring ved det her.

Vi har også noteret os, at der er nogle, og det er specielt omkring Roskilde, og det er de pendlere, der pendler fra Roskilde og videre defra, som deler den frygt, som fru Margrete Auken tilsyneladende har her, men jeg har nu altså min tvivl om, hvorvidt de pendlere virkelig, hvis de stod i valget, ville sige: O.k., enten kan vi få denne løsning, hvor jeg faktisk mener, det er positivt, at man nu kan komme til at køre flere regionaltog uden stop Trekroner og Hedehusene, eller også gør man intet overhovedet.

Derfor holder vi fra Venstres side fast i det, og vi mener, det er den bedste løsning inden for den givne ramme.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge fru Gitte Lillelund Bech, om hun er enig i, at det, der er det helt og altoverskyggende problem i dag på strækningen fra København til Roskilde, er kapaciteten, og at alt, hvad der ikke medvirker til at løse det problem, kun gør ondt værre.

Det synes jeg er et meget grundlæggende spørgsmål, for hvis ikke man har forstået den sammenhæng, har man intet forstået om trafikken mellem København og Roskilde, og så vil man operere på et grundlag, der kun fører til fejltilstande. Det er tilsyneladende det, man er i gang med.

Kl. 14.00

Hvad vil der ske med godstrafikken? Er man indstillet på hurtigt at få etableret et spor, der kan aflaste med hensyn til at få godstrafikken igennem, som fru Margrete Auken også berørte? Eller betyder det her, at man måske ligefrem begynder at aflyse arealreservationer til kommende femte og sjette spor? Det er jo ret afgørende, hvad det her får af betydning for løsningen i fremtiden af kapacitetsproblemerne.

Jeg har haft og har fornøjelsen og håber også at få det i løbet af dagen i dag at skulle rejse til Jylland fra Hovedbanegården, men den fornøjelse er altså garneret med en betydelig ventetid fredag eftermiddag, fordi kapaciteten ganske enkelt er for lille i det system, sådan som det er her og nu.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg forstår godt, at fru Gitte Lillelund Bech ikke her fra talerstolen vil forpligte sig til nye investeringer på regeringens vegne, det ville også være meget at forlange, men jeg vil bare gerne have svar på det helt enkle spørgsmål, om fru Gitte Lillelund Bech anerkender, at der er kapacitetsproblemer på denne strækning, som ikke løses med denne løsning alene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når fru Gitte Lillelund Bech fastholder, at det her er første skridt, vil jeg gerne vide, hvad næste er, for det er jo så præcis det, vi ramler ind i.

Jeg ved godt, hvad næste skridt er i Banestyrelsens optik, for det er nemlig det der hutlulud med supertoget. De har jo brugt alle metoder for at få gjort det til det eneste acceptable. Det er nybygningsløsningen ned over. Det går jeg ud fra,

medmindre fru Gitte Lillelund Bech nu går op og siger, at næste skridt er femte spor, som arealreservationen jo opretholdes til i forliget. Det ved jeg så ikke, for da det bliver brudt på den ene led, kan det jo også godt være, at det bliver brudt på den anden led. Men det var i hvert fald en del af det, ved jeg, at den arealreservation sådan set er inden for traceet. Den til sjette spor er ikke særlig stor. Det er slet ikke den der spøgelsesfortælling, som Banestyrelsen oprindeligt havde lavet den til med 50 m på hver side, og jeg ved ikke hvad. Det er 10,5 m eller 11 m, så det er såmænd ingenting. Men jeg vil godt spørge, hvad anden etape er.

Og så vil jeg spørge fru Gitte Lillelund Bech, om Hvidovre og Rødovre har sagt noget som helst andet end, at det ikke gør noget, og at de er glade for, at de ikke får Banestyrelsens skræmmekampagne, støjhistorie i hovedet? Det er det, de har sagt, for de får jo ikke glæde af det her.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg kunne tage min ordførertale for tredje gang, hvor jeg netop gjorde det klart, at det her ser vi som værende muligheden for at forsøge at løse en del af de pendlerproblemer, der er, inden for den økonomiske ramme af projektet. Derfor vil jeg sige til hr. Keld Albrechtsen med hensyn til at aflyse arealreservationerne, at arealreservationerne er en del af forliget, og det er noget, som forligsparterne afgør. Så det er ikke noget, som jeg står og diskuterer fra talerstolen. Det må jeg sige til hr. Keld Albrechtsen.

Og til fru Margrete Auken med hensyn til Banestyrelsens spøgelsesfortællinger osv.: Jeg debatterer ud fra det lovforslag, som er fremsat her, og jeg vil ikke forholde mig til, hvad det er, Banestyrelsen har sagt om det ene og det andet, for det er ikke det, der er til debat her i Folketingssalen.

Med hensyn til hvad der er næste skridt, vil jeg sige, at dette lovforslag jo ikke hindrer, at man kan have yderligere tanker om, hvilke kapacitetsudbygninger der ellers skal være i løbet af de næste 10 år, i løbet af de næste 15 år.

Jeg synes, dette er et skridt på vejen, og det vil vi i Venstre holde fast i, og vi står ved det forlig, som er indgået.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil da gerne efterlyse et mere præcist svar på, hvad det næste skridt rent faktisk er, for jeg

går ud fra, at Venstre kan være enig i, at hvis man på nuværende tidspunkt kaster sig ud i en så kortsigtet midlertidig løsning, så kan vi diskutere, om den overhovedet er et fremskridt eller den tværtimod vil gøre problemerne værre, end de er i forvejen. Det kan vi diskutere, men det er under alle omstændigheder ikke noget, der løser nogen problemer, samtidig med at man ikke ved, hvad det næste skridt er, og samtidig med at man bruger nogle penge, som faktisk kunne medvirke til hurtigere at få etableret det femte spor. Det ville formentlig kunne klares for de samme penge, og det ville virkelig hjælpe – til forskel fra det her lovforslag ville pengene virkelig hjælpe.

Jeg vil gerne spørge, om det ikke er en korrekt fremstilling af sagen, at hvis man anvendte disse penge målrettet på det femte spor, så ville man gøre noget, der virkelig battede noget i modsætning til det her lovforslag.

Kl. 14.05

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil da gerne gentage over for hr. Keld Albrechtsen, hvad jeg svarede på tidligere heroppefra, at for mig at se, er dette et skridt på vejen, og denne løsning hindrer ikke, at man gør sig overvejelser om, hvad der ellers skal ske. Derfor mener jeg ikke, at dette er en kortsigtet midlertidig løsning, som så kun skal køre nogle år, og så laver man noget helt nyt. Jeg ser det her som værende en del af en fornuftig løsning.

Og med hensyn til præcis hvad næste skridt skal være: Den debat tager vi internt i forligspartierne.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Venstres ordfører var inde på mange af de tekniske forbedringer, der sker med dette lovforslag. Jeg synes, det er et meget specifikt lovforslag, der er fremsat. Hvad det egentlig handler om, vil jeg slet ikke gå i detaljer med, men bare bekræfte, at vi har en aftale om det. Det er en aftale, vi lavede sidste år, som også medtog de vejstrækninger.

Igen mange år har der været et ønske om at forbedre strækningen København-Roskilde og helst helt frem til Ringsted. Der har derfor været forskellige forslag igennem årene før det her forslag. Vi havde dobbeltsporet til Ringsted

gennem selve Roskilde med en omfattende hørings- og projektfase i den forbindelse, hvor det på alle måder er blevet synliggjort, hvilke ønsker og behov der er for udbygningen af strækningen. Det er helt sikkert med de høringer, der har været, og den økonomi, der har været brugt i den forbindelse under tidligere ministre.

Ikke alle ønsker kan imødekommes, men det er vores opfattelse, at der er lyttet, at der er medtaget ønsker fra enkeltborgere og fra kommuner. Det er det projekt, der giver mest transport for pengene. Derfor er Socialdemokratiet positivt over for det foreliggende forslag.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes nok, det er en stærk påstand at sige, at det her er det forslag, der giver mest transport for pengene, når vi rent faktisk risikerer, at det fører til, at det samlede resultat ikke bliver mere transport, at pengene så at sige i værste fald er smidt ud af vinduet.

Men jeg vil godt spørge, hvor længe Socialdemokratiet vil blive ved med at lade sig trække rundt i manegen af regeringen i trafikpolitikken, for det er jo det, man gør. Så laver man aftaler om udbygning af motorveje, som vi skal drøfte senere på dagen. Til gengæld kan man ikke få skabt sikkerhed for, at regeringen overhovedet vil gennemføre den tidligere regerings jernbanaftale. Det ligger hen i det uvisse. Og i denne sag er man altså ikke i stand til at få nogen som helst afklaring af, hvad de næste skridt bliver, hvad initiativerne til at løse kapacitetsproblemerne mellem København og Roskilde bliver. Det får man ingenting at vide om.

Socialdemokratiet er åbenbart indstillet på skridt for skridt at godtage alt, hvad regeringen kommer med, uden selv at prøve på at få styr på tingene. Det synes jeg ikke er tilfredsstillende, og jeg vil godt spørge, om Socialdemokratiet selv synes, det går godt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det tror jeg sådan set nok det gør, for i det her er Socialdemokraterne, det må jeg så sige, hovedskurken.

Da vi havde afsluttet høringsfasen om København-Ringsted med Sonja Mikkelsens kompetente gennemgang af, hvad det var for nogle problemer – vi fik identificeret, hvor vi var hennet med det – valgte vi at støtte udbygningsløsningen. Vi havde et fælles møde alle sammen. Så

kommer hun tilbage, og så bliver hun altså under- eller overløbet, eller hvad man bliver i sådan en situation, af hr. Jacob Buksti og hr. Per Kaalund, og så bliver vi pludselig præsenteret for noget fuldstændig absurd.

Der mistede hun så autoritet, og så stod vi bagefter med det her spacy. Der skal jeg så sige også til hr. Keld Albrechtsen, for det er vigtigt, at vi kan historikken, at hovedkatastrofen og hovedansvaret for det her vrøvl har Socialdemokraterne, og det er Socialdemokraterne, der nu kører det igennem. Det, som undrer mig, og der, hvor jeg synes, vi skal sætte vores undren ind, er, at de borgerlige, som selvfølgelig får deres asfalt igennem what so ever – det har Socialdemokraterne jo heller ikke protesteret over, asfalten får de – mod den betaling at stemme for det der tåbelige Jacob Buksti-forslag, på trods af at det er blevet endnu mere tåbeligt, stadig væk stemmer for det, selv om alle forudsætningerne er brudt.

Kl. 14.10

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne stille samme spørgsmål til hr. Poul Andersen, som jeg stillede til fru Gitte Lillelund Bech, nemlig om hr. Poul Andersen er enig i, at vi med dette forslag ikke i sig selv har løst kapacitetsproblemet mellem København og Ringsted, og at der derfor vil være grundlag for at kigge på andre løsninger i forlængelse af dette.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal bekræfte over for hr. Martin Lidegaard, at der vil være flere projekter, der skal gennemføres de kommende år forhåbentlig sammen med både De Radikale, Venstre og De Konservative og måske også med andre partier her i Folketinget.

Men det kan jo ikke nytte noget, at man kun ensidigt ser på, hvor mange spor der ligger. Der er altså noget, der hedder teknologi. Teknologi er også med til, at man kan køre flere tog i det samme trace hurtigere efter hinanden i dag, end man kunne for 10-15 år siden. Teknologien er med til at løse mange af vores problemfelter.

Om vi skal over Køge/Ringsted i det næste projekt, om det er Kastrup, vi skal fortsætte til eller hvad, er der jo slet ikke truffet beslutning om.

Vi har i mange år diskuteret at få gjort noget ved det her problem. Nu ligger der et konkret

forslag. Vi iværksætter det her sammen med de øvrige partier, så må vi se på at komme videre i processen hen ad vejen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, at hr. Poul Andersen udmærket er klar over, at det selvfølgelig også har noget at gøre med, hvor mange spor der ligger.

Jeg synes, vi har brug for at få svar på, hvad andet skridt er. Hvad er næste skridt, for det her skridt løser ikke kapacitetsproblemerne? Noget kan løses med teknologi, men jo ikke når den her regering tager alt, hvad der er af penge tilovers, og i stedet for at sørge for, at vi får de sporforbedringer og ting og sager, bare putter dem ned i det store hul til knæ og hofter. Nu kan vi snart også få brug for knæ og hofter, når vi har så elendig trafik. Så det kan der være en god sammenhæng i, ikke?

Jeg vil godt spørge hr. Poul Andersen, hvad næste skridt er. Nu er Kastrup blevet afblæst. Og det kan da ikke nytte noget, at både Venstre og Socialdemokratiet siger, at det er det ikke. Så må vi i hvert fald have ministeren til at gå op og sige, om det er afblæst eller det ikke er afblæst. Det står i lovforslaget, at det er afblæst. Det var en vigtig del af forliget. Jamen det var det!

Det var hr. Flemming Hansen ikke med til, men jeg kan nemlig huske, da sad vi andre med regnestokken og viste, hvor dyrt det blev, og der var en negativ rentabilitet på Kastrupdelen af det. Det var der allerede dengang. Det var der allerede dengang, men det var det eneste, der gav den øgede kapacitet.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu siger hr. Poul Andersen, at det måske skal til Kastrup alligevel. Jeg havde nu forstået det sådan, at det var det, man nu havde aftalt at det ikke skulle. Jeg har også forstået det sådan, at hvad der så yderligere skal ske i fremtiden for at løse kapacitetsproblemerne, har man i realiteten ikke den mindste anelse om.

Det er selvfølgelig rigtigt, at man arbejder på at bruge teknologien til at presse flere tog ind på de fire spor. Hvis ikke man havde gjort det, havde trafikken i dag stået bomstille, men det er altså ikke nok til at løse problemerne.

Enhver, der skal til Jylland fra Københavns Hovedbanegård fredag eftermiddag, kan bare gå hen og stille sig ved togafgangstid og konstatere, at sandsynligheden for at komme af sted til

tiden altså ikke er ret stor. Det skyldes simpelt hen, at det femte spor skal etableres hurtigt, for at det kan komme til at fungere.

Hvorfor vil Socialdemokratiet ikke være med til sammen med os andre at stille nogle betingelser til regeringen om, at f.eks. jernbanaftalen skal opfyldes, før man begynder at poste penge ud i ting, der måske alligevel ingenting hjælper?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Kastrup? Nej, det er ikke en del af det, der foregår nu. Det er til Roskilde, og det har hele tiden været tanken. Kastrup har været nævnt som værende den anden løsning, der kan gås i gang med. Det er ikke det, der er signaleret her. Det, der er signaleret, er København-Roskilde, og det er det, vi skal tage stilling til i dag. Kastrup vil være et andet projekt, og det har vi hele tiden tilkendegivet.

Med hensyn til kapaciteten synes jeg nok, at man i denne forbindelse glemmer, at der altså også skal ske forbedringer på Københavns Hovedbanegård, som er et af problemerne for, at vi kan få en hurtigere togefvikling. Det ligger der jo altså også i nogle af de tiltag, som vi skal i gang med i fremtiden.

Kl. 14.15

Derfor kan man altså ikke kun snakke om kapaciteten i forhold til spor, det er også et spørgsmål om at få det væk fra Hovedbanegården. Det ligger i kortene, at det skal vi også have en løsning på.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil ikke sige, at der var almindelig enighed, da forliget blev indgået, om, at hvis ikke man havde Kastrup med, gav det ikke noget. Men der var så meget enighed om det, at hver eneste gang vi så på tallene igennem alle røgbomberne, og dem var der mange af, og kom ned til dem, kunne vi se, at det eneste sted, hvor det gav øget kapacitet, var, hvis man fik Kastrup med.

Derfor lå der dengang det i det, ikke at man havde aftalt, at man skulle bygge Kastrup, men at det var en helt klar forudsætning, hvis det her skulle give mening, så man kunne være sig selv bekendt bagefter. Nu er der jo på de rækker nøjsomhed med at være sig selv bekendt, det ved jeg godt, men alligevel var det det, der lå i det.

Nu har vi et forslag foran os her, og det bliver så kanonidiotisk åndssvagt dyrt, at det bliver det rene Anders And at lave – der bliver lavet

meget Anders And, det vil jeg medgive, men alligevel, det er så absurd i forhold til, at det ingenting giver.

Lokoløsningen, som jeg håber vi omsider er i gang med nu, håber jeg ikke man bruger til at undskylde, at København-Roskilde ikke er helt idiotisk.

Nørreport: Her er jeg selvfølgelig interesseret i at høre, om det var det, som hr. Poul Andersen sagde der lå i aftalen, at man var ved at gøre noget ved Nørreport, altså tredje perronspor, som jo er en del af Hovedbanegårdsløsningen.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg kan forstå, at det skal være en større trafikpolitisk udredning, jeg skal komme med her i dag. Det er både lokoløsning, det er Nørreport osv., der skal drages ind i det.

Jeg skal bare sige, at der foregik forhandling på flere planer på det tidspunkt, hvor denne aftale blev indgået. Den blev altså indgået med Venstre og De Konservative, og det er på det grundlag, der er lagt lovforslag frem her.

Det er rigtigt, at der var drøftelser med andre partier, hvor man kunne have gjort det anderledes, men det ønskede man jo ikke på daværende tidspunkt, og sådan er det. Derfor ligger der det lovforslag, der ligger her i dag.

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Lovforslag nr. L 164 handler om etablering af en S-togs-forbindelse mellem København og Roskilde på det eksisterende skinnenet. Man benytter S-togs-nettet mellem København og Høje Taastrup og fjernbanenettet mellem Høje Taastrup og Roskilde.

Dette fordrer nogle anlægsinvesteringer. Dels skal skinnenettet forbindes i Høje Taastrup, og dels skal der etableres et vendesporanlæg i Roskilde ved Roskilde Syd, hvor der i lovforslaget samtidig gives en bemyndigelse til trafikministeren til at kunne anlægge en ny station. Denne vil i givet fald blive placeret ca. 2 km sydvest for Roskilde Station. Der bliver tale om 20-minutters-drift, og DSB skal til betjeningen anskaffe nogle nye 2-system-S-tog.

Alt i alt vil denne udbygning betyde en række trafikale gevinster i form af nye direkte forbindelser, højere frekvens og kortere rejsetider for de nuværende passagerer, ligesom prognosebe-

regningerne siger, at der vil blive tale om 1,5 millioner ny togrejser pr. år.

De statslige anlægsudgifter eksklusive stationen ved Roskilde Syd er beregnet til ca. 1 mia. kr.

Det fremsatte lovforslag skal være med til at løse det kapacitetsproblem, som flaskehalsen mellem København og Roskilde jo er. Man får større togkapacitet, men man får ikke mere skinnekapacitet. Får man mere regelmæssighed og regularitet over denne strækning, vil det løse nogle af flaskehalsproblemerne på sigt.

Det kan vise sig at være en lille investering med store fordele, men man undgår ikke etableringen af det femte spor og anlæggelsen af den nye bane mellem København og Ringsted via Køge for kapacitetsmæssigt at være sikret på længere sigt.

Dansk Folkeparti kan anbefale lovforslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti står ved det forlig, vi har. Vi anser denne løsning som ikke den helt store, blændende løsning, men en virkelig effektiv løsning, der kan gavne det problem, vi har på nuværende tidspunkt. Det skal ses i det store lys, der kommer i planlægningen.

Kl. 14.20

Når jeg nu i dag hører fru Margrete Auken og hr. Keld Albrechtsen forklare, at det er en forkert løsning, og at de vil høre, hvad der skal ske de næstkommande år, så er det, jeg siger, at de jo har misbrugt hele den tid, de har haft magten til at få udbygget jernbanen.

Der kom det her ud af det, det støttede vi, og vi vil støtte det forslag, og det vil vi blive ved med, for vi anser det som en ikke særlig stor løsning, men en effektiv og god løsning for pendlere. Roskilde-København kommer til at blive betydelig forbedret af det her.

Jeg ved godt, at DSB ikke bryder sig om den løsning her, og de, der kun taler DSB's sprog, vil selvfølgelig gå imod det her. Men jeg mener, når man ser på kollektiv trafik alt i alt, at så er det en af de bedste løsninger, der findes, og vi vil støtte det.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det fru Margrete Auken for en kort bemærkning og derefter hr. Keld Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu hører det med til historien, hvad jeg også tror hr. Kaj Ikast kan huske, at SF havde 13 mandater. Jeg har heller ikke sagt, at det var De Konservatives skyld, de er aldrig gået ind for ret meget med tog, de er altid gået ind for asfalt. Det er Socialdemokraterne.

Hr. Poul Andersen sagde før, at vi bare kunne have påvirket det. Nej, det kunne vi ikke. Når vi prøvede at komme med nogen som helst argumenter over for hr. Jacob Buksti, sagde han bare »njet, njet«. Og den betaling, som Venstre og De Konservative skulle yde for at få al deres asfalt igennem – som Socialdemokraterne jo støttede, så det var forholdsvis billigt – var at støtte det dér tåbelige forslag. Og så meget magt havde vi altså ikke dengang.

Jeg er fuldstændig enig med hr. Kaj Ikast i, at det selvfølgelig burde have været brugt bedre, men så skulle vi altså have fået de Socialdemokrater til at opføre sig ordentligt, og det var ikke muligt. Hr. Jacob Buksti sagde bare »njet«.

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Margrete Auken har jo selv tidligere påtalt, når man brugte udenlandsk sprog i folketingsarbejdet. Det vil jeg så også gentage over for hende.

Så er det hr. Keld Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu forsøger hr. Kaj Ikast at give venstrefløjens skylden for det dårlige lovforslag, som regeringen har fremsat her. Fru Margrete Auken placerer ensidigt skylden hos Socialdemokratiet, og jeg medgiver, at Socialdemokratiet så sandelig har sin tunge del af ansvaret.

Men jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast: Hvad gjorde hr. Kaj Ikast i forbindelse med den asfalt-aftale, der blev indgået sidste år, hvor pengene blev bundet til asfalt, vej efter vej efter vej, og så den her lille, forhutlede S-togs-model, der blev proppet ind i det? Hvad gjorde hr. Kaj Ikast for at sikre, at der blev gjort noget ved kapacitetsproblemerne i den kollektive trafik i den anledning?

Jeg kan godt give hr. Kaj Ikast svaret, så kan han jo modsige mig, hvis han tør. Han gjorde ingenting, han lod asfaltmaskinerne køre hen over markerne, det var det, han gjorde.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard. Og derefter hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med at sige, at når Det Radikale Venstre har indgået det her forlig og diskuteret det, har det ikke været, fordi vi er på den såkaldte DSB-side eller Banestyrelsens side. I det hele taget er vi lidt trætte af, at så meget af den trafikpolitiske debat om kollektiv trafik åbenbart drejer sig omkring den akse; det agter vi i hvert fald ikke at tage del i.

Men derudover vil jeg gerne spørge hr. Kaj Ikast, ligesom jeg har spurgt Venstres ordfører og Socialdemokratiets ordfører, om man i forligspartierne er enige om, at denne løsning ikke i sig selv løser kapacitetsproblemet på hovedsporet i forhold til resten af landet.

Og da hr. Kaj Ikast jo også, ved jeg, er interesseret i jydernes trafikale forhold og togforhold, vil jeg bare spørge, helt uforpligtende, om hr. Kaj Ikast er enig med Det Radikale Venstre i, at der fortsat består et kapacitetsproblem, som vi kommer til at kigge på i den kommende tid.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil tage hr. Martin Lidegaard først: Det har slet ikke været på tale. Det her er ikke et spørgsmål om en løsning af hovedsporet. Det er en løsning af et pendlerproblem mellem København og Roskilde. Sådan er vi gået til forhandlingerne, og derfor har vi støttet det, og det er vi helt klar over.

Så vil jeg gerne erindre om, at ved jernbaneaftalen, som ligger før det her, var vi uønskede og blev anmodet om at forlade lokalet, og derfor var vi ikke med. Der havde venstrefløjens jo hele æren for sig selv. Og så skal vi til at lappe det her bagefter.

Vi sagde ja til det her. Der kunne vi få indflydelse, og det var en løsning, vi kunne gå ind for.

Vi vil også godt gå videre. Fru Margrete Auken henviste så pænt til, at jeg kun har smidt asfalt ud, ikke sammen med hr. Keld Albrechtsen, men mod hr. Keld Albrechtsens vilje. Ja, men til gengæld havde vi en lige så stor del af jernbaneinvesteringerne. Prøv bare at kigge på, hvordan det i årene, der er gået, kom til at passe med hinanden.

Det, man gjorde her, var, at man havde en delløsning, og den gik vi ind i og sagde, javel, den er vi indforstået med, og så fik vi også det, vi ville have, igennem.

Det er politik, og det står jeg gerne ved. Var man kommet med en løsning på hovedsporet, var vi sikkert også gået i en forhandling, og vi havde sikkert også fundet et forlig, som vi har gjort det i en årrække, inden hr. Albrechtsen og fru Margrete Auken kom og overtog magten.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det fru Margrete Auken og hr. Keld Albrechtsen og derefter hr. Martin Lidegaard, inden hr. Kaj Ikast svarer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg minder lige om, at Venstre og De Konservative blev smidt af, fordi de blev taget af togrevisionen, de ville ikke betale for at køre. Det, vi andre derefter blev sat til, var faktisk at betale alle deres gamle regninger, for der lå mange gamle regninger. Det vil jeg så sige til støtte for Banestyrelsen, som har lavet et fint arbejde dér, men jo ikke kan gøre for, at man havde tvunget dem til at køre nogle strækninger igennem, som man ikke havde finansieret. Banestyrelsen er fuldstændig afhængig af de finansieringer.

Jeg ved godt, at hr. Kaj Ikast har nogle skævheder med hensyn til DSB, som vi kan vende tilbage til en anden gang, som jeg ikke begriber et kvidder af, og som kan blive meget dyrere for os. Men jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast: Hvad er det for noget i det her forlig, som gavner det for pendlerne, de store pendlerstrømme, vi har, i hele det sjællandske område, og har hr. Kaj Ikast fået støtte til det her forslag fra Vestsjællands Amt, Roskilde Amt, Nordsjællands amt og Storstrøms Amt, de tre amter, hvor de store pendlerproblemer er, og som er blevet ramt af denne her løsning, som ikke gavner?

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Keld Albrechtsen og derefter hr. Martin Lidegaard, før hr. Kaj Ikast svarer.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg forstår sådan set godt, at hr. Kaj Ikast er rimelig godt tilfreds med sig selv og den indsats, han har gjort, for på bundlinjen står jo det resultat, at det, hr. Kaj Ikast fik igennem, var et asfaltforlig sidste år med næsten al den asfalt, hr. Kaj

Ikast kunne ønske sig – han ønsker sig noget mere, men det ser det jo desværre også ud til at han får senere på dagen. Så det forstår jeg udmærket godt.

Men det, jeg godt vil bede hr. Kaj Ikast bekræfte, er, at denne her sag ikke har noget med jernbanaftalen at gøre. Jeg ved ikke, hvorfor den skal blandes ind i det. Denne sag har noget at gøre med asfaltaftalen sidste år, som hr. Kaj Ikast fik gennemført. Der var han så snedig, at han tilmed fik den tidligere socialdemokratisk ledede regering til at betale gildet, så ikke alene fik han sin asfalt, han fik oven i købet andre til at betale for den, og det må man da anerkende er et resultat. Det er bare et resultat, som nu betyder, at togdriften mellem Roskilde og København ikke bliver løst, det er nøjagtig det, det betyder, og det har de partier, der indgik det asfaltforlig, selvfølgelig et fælles ansvar for.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Martin Lidegaard for en kort bemærkning, og derefter er det hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu ønsker jeg ikke at blive rodet ud i en større historisk debat med hr. Kaj Ikast, men jeg kan da sige så meget, at for Det Radikale Venstre handlede det i hvert fald om at forbedre kapaciteten mellem Ringsted og København, og anden etape var jo en væsentlig del af den løsning. Men lad nu det ligge.

Mit spørgsmål er sådan set også mere enkelt, nemlig om hr. Kaj Ikast er enig med Det Radikale Venstre i, at der består et kapacitetsproblem, som vi på et tidspunkt bliver nødt til at kigge på.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Til hr. Martin Lidegaard vil jeg gerne sige: Det har jeg sagt i mange år. Og jeg har sagt i mange år, at kapaciteten på Hovedbanegården er for lille, og det begynder man først at tage hensyn til nu her i det sidste halve års tid. Det skulle vi have rundet for længe siden, men vi har ikke kunnet blive enige om det, og dermed har det ikke kunnet løses.

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at her har vi fået høringsvarene, og hvis fru Margrete Auken læser de sidste høringsvar, som kom til tiden, vil man også se, at der er en positiv indstilling, også fra de amter, som i starten var noget imod, men efter at de nu har sat sig

ind i problematikken, er det en løsning, de kan anerkende.

Fru Margrete Auken spurgte før til Hvidovre, og der står et særligt kapitel om hele Hvidovreproblematikken og kommentarerne til den. Så jeg er egentlig meget rolig som jyd og ved, at når de går ind for det på den måde, synes jeg også godt, at jeg kan.

Kl. 14.30

Til hr. Keld Albrechtsen vil jeg gerne sige: Ja, men var man kommet med et større forlig til os, så var vi klar til at gå ind i et langtidforlig på jernbaneanrådet. Det har vi aldrig lagt skjul på, og det var vi også klar til, hvis det havde været færdigt og ikke blot selve den del, vi arbejdede med her. Hvis vi var kommet ind i forhandlingerne om de andre ting, der foregik, så havde vi også været klar til et jernbaneforlig.

Men jeg vil gerne sige, at i de år, vi har arbejdet med det, og det er ved at være mange, har vi forsøgt at holde jernbaner og asfalt nogenlunde lige.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er så et af de mere mislykkede forsøg, fordi asfalten fik det.

Jeg vil godt lige minde om, at det, der skete ved forliget i 2000 ... nej, nu bliver hr. Kaj Ikast nødt til at høre efter ... jamen det er fordi hr. Kaj Ikast ikke kan sin historik – det var, at det var i det forlig, hvor vi, ud over at betale de der gamle regninger på underslæb og efterslæb, fordi man ikke havde finansieret, hvad man havde sat Banestyrelsen til at lave af ting, som man ikke havde givet dem penge til, fik LOKO-løsningen. Det er den, som hr. Kaj Ikast tror, han lige har fået lavet nu. Den ligger i 2000-forliget, altså i 1999-finanslovsforliget. Ja, vi skulle ud og slagte hele Københavns Havn, tror jeg det var, for at vi kunne skaffe penge til det, men sådan blev pengene til regningerne kradset ind dengang.

Det eneste, som vi, vil jeg godt sige, har været meget stolte af, var det, vi fik lavet i pinsepakken: Ringbanen, Odense-Svendborg, muligheden for, at børn kunne få deres cykler med, og alle de ting. Det fik vi lavet, det er vi stolte af. Resten var simpelt hen sur efterbetaling, oprydningssarbejde efter det utrolige sjusk, der var foregået under Venstres og De Konservatives – jeg vil ikke kalde det opsyn, men lad os kalde det frasyn.

Til sidst vil jeg tage det positive af det, hr. Kaj Ikast siger. Han siger trods alt, at han godt vil

gøre et eller andet mere for hovedstrækningen, og jeg tror godt, at han er klar over, at Hvidovre ikke er alle amterne ...

Formanden:

Ja, nu lyser den røde lampe ...

Margrete Auken (SF):

... Hvidovre ligger altså ikke i alle amterne ...

Formanden:

Jeg siger mange tak. Giver det anledning til yderligere kommentarer på nuværende tidspunkt? (*Ophold*). Hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Dette her er en delløsning, og vi er klar til den store løsning, hvis fru Margrete Auken også er klar.

Formanden:

Så er det fru Margrete Auken som ordfører, så vidt jeg kan se.

Margrete Auken (SF):

Det sidste kan så næsten bringe en i godt humør på en ellers sort dag.

Det, vi står med her, er endnu et bevis på, hvordan der laves trafikpolitik i Danmark. Det foregår på den måde, at hvis man har lavet noget, der bliver en fiasko, så er det eneste, vi kan være sikker på, at man gentager den. Er der noget, man ikke vil, så er det at lære af sine erfaringer.

Man fik bygget en bro – den var tom. Hvad gør man så? Man lægger op til, at man skal lave en ny tom bro. Jeg tænker på Øresund og Femern Bælt. Om metron fik vi så i dag at vide, hvad vi har sagt i lang tid, at den ikke kommer til at køre til tiden. Og hvad gør man så? Man sætter et nyt projekt i gang. Det er i øvrigt det, vi andre kalder psykopati. Når vi skal beskrive, hvad en psykopat er, så er det en, der ikke kan lære af sine erfaringer. Det vil jeg ikke beskyldte trafikministeren for, for han er ny i faget, men det kan være, han kommer i træning med at gentage brølerne fra tidligere.

Men denne historie er faktisk noget af det mere alvorlige, vi står over for. Det er nemlig et meget, meget langt forløb, der mandede ud i en katastrofe. Et langt forløb med København-Ringsted-proceduren. Og når jeg før var kritisk

over for Banestyrelsen, så var det, fordi jeg mener, at de ting, de lagde frem, ikke var rigtige. Det var ikke rigtigt, at man skulle reservere omtrent 50 m på hver side. Det var ikke rigtigt, at man ville smadre Hvidovre og Glostrup og Albertslund med støj. Jeg troede selv på det i første omgang, for jeg har det jo sådan, at jeg hører efter, hvad der bliver sagt. Da så dokumentationen kom, så billedet anderledes ud. Vi kunne se, at udbygningsløsningen kunne give meget, meget mere koblet sammen med de forbedringer, vi skulle lave på Københavns Hovedbanegård.

Vi havde et møde ovre i Trafikministeriet, hvor alle ordførerne var der. Vi blev alle sammen enige om, at det er sådan vi går videre, for det er den rigtige løsning.

Der skete så det, at daværende trafikminister Sonja Mikkelsen kommer tilbage til Socialdemokraterne og – så sker katastrofen – bliver fuldstændig underkendt af Jacob Buksti, som skulle vise sig, skønt konkurrencen er hård, at blive den dyreste og dårligste trafikminister, dette land har haft. Det er jo noget af en bedrift, må man sige, at det kan gå så slemt.

Men han er skyld i, at det der gik fuldstændig i stykker. De kom ud med »Kaalundsvinget« eller »Bukstien« eller hvad vi nu kalder det. Sonja Mikkelsen var frataget enhver myndighed i denne her sammenhæng, og da vi senere kommer til at skulle forhandle det ved finanslovforhandlingerne i slutningen af november, december 1999, hvor der sidder en svækket Sonja Mikkelsen, så er det først, at vi sidder der med alle de gamle regninger, som Venstre og De Konservative ikke ville betale.

Kl. 14.35

Da de stadig ikke ville betale dem, var vi nødt til at gå videre, for alle de gamle regninger på underslæb og efterslæb skulle jo betales. Det tog vi så. Det var dieselaftgiften, der skulle klare det. Det var ikke nok til Banestyrelsen, og Banestyrelsen har sagt det. Banestyrelsen har været meget beskeden.

Men vi står med et problem nu igen, hvor Banestyrelsen ikke får det, de har brug for. Det synes jeg er et af de store problemer, ligesom det oplæg, der kommer her, for det løser ikke Banestyrelsens problemer. Det kan godt være, de har været glade for det, fordi de tror, at det baner vej for deres nybygningsløsning, og det gør det måske også, apropos det, jeg før sagde, om, at man gentager brølerne. Men det er ikke noget godt forslag.

Så finder hr. Jacob Buksti ud af, at han kan komme ud af klemmen med København-Ringsted og »Bukstien« og »Kaalundsvinget« og hvad ved jeg, ved at foreslå det absurde S-tog til Roskilde. Så var det, at han gik fuldstændig i baglås, og vi så i stigende grad, at det er det der S-tog til Roskilde, som efter al sandsynlighed giver tekniske problemer, bl.a. på grund af 2-system-løsningen. Det kan godt være, at vores nuværende trafikminister er så ny i faget, at han ikke ved, hvor mange tekniske problemer der kan opstå, men vi andre, der har arbejdet med det i mange år, ved, at sådanne samkøringer af systemer kan give kolossale problemer. Det er meget, meget dyrt.

At køre S-tog i København er ikke altid en fornøjelse. Det er langsomt i sammenligning med regionaltog, og når man netop ikke får øget kapaciteten ude på hovedsporet, hvad man ikke gør, når man ikke får anden fase med af det her, så bliver det simpelt hen en ynkelighed. Prøv at spørge folk, der bor i Roskilde, om de ville tage S-toget til København, hvis de kan komme med et regionaltog eller fjerntog. Nej. Jeg bor selv i Valby, og vi kunne ikke drømme om at tage S-toget til Høje Taastrup, for det er en kedsommelig transportform i forhold til de dejlige regionaltog, vi har. Det er en forringelse.

Derudover øger det ikke kapaciteten, for vi kunne godt bære nogle byrder, hvis det gav noget til den anden side, men det eneste, det gør, er, at det koster kassen. Det koster kassen, og det er præcis sådan vi sagde dengang. En af grundene til, at vi ikke ville være med til det, var, at det var meget, meget dyrt.

Så stod vi i den situation, at vi kunne dokumentere, at det var noget bras, men det var min sandten efter hårdt arbejde, for det var ikke gode svar, vi fik, og jeg måtte sætte hele detektivholdet i sving med at få opklaret det. Vi fik det opklaret. Det var noget bras.

Og nu har vi fået en model præsenteret, som i stigende grad har vist, at det er noget bras, og har så igen sagt til Venstre og De Konservative, hvorfor man kører det her igennem, for man behøver da ikke at gøre det. Man kan få al sin asfalt, man har flertal for det. Dansk Folkeparti stemmer på hvad som helst ...

Formanden:

Ja, så lyser den røde lampe.

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører. Og det ville fremme ekspeditionen, hvis man gik frem til ordførerbordet.

Martin Lidegaard (RV):

Historien om S-toget til Roskilde er lang. Den startede oprindeligt med ønsket om at skabe mere kapacitet på strækningen mellem Ringsted og København for at forbedre pendlingen, for at skabe bedre vilkår for godstrafikken, men først og fremmest for at give den kollektive trafik i hovedstadsområdet og i hele landet et stort og tiltrængt løft. Alle partier var enige om, at der var kapacitetsproblemer, og at disse problemer løses.

Til gengæld var det svært at blive enige om hvordan. Der blev diskuteret den store løsning med to nye spor ned over Køge til Ringsted; der blev diskuteret mulighed for at udvide med et femte og et sjette spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup kombineret med nye spor mellem Roskilde og Ringsted.

Men enden blev altså S-toget til Roskilde med en første etape, der ville give S-tog fra Roskilde til København, og en anden etape til Kastrup, der ville give en meget tiltrængt udvidelse af kapaciteten, fordi man ville skaffe en ekstra togkanal ved at fjerne det nuværende regionaltog mellem Roskilde og Kastrup. Denne løsning var ikke den bedste, men den var den billigste her og nu og den samfundsøkonomisk mest rentable, hvis man kigger isoleret på strækningen Roskilde-København.

Det efterfølgende viser, at anden etape af dette projekt næppe kan realiseres, og hvis det skal realiseres, vil det blive mellem dobbelt så dyrt og tre gange så dyrt som forudsat. Dermed ryger en meget væsentlig forudsætning for hele meningen med S-tog til Roskilde, for nu vil denne løsning grundlæggende ikke bidrage til at løse det kapacitetsproblem, som det hele startede med.

Derfor har Det Radikale Venstre ikke lagt skjul på, at vi på baggrund af de nye oplysninger fandt det naturligt, at forligspartierne mødtes igen for at diskutere, om vi stadig fandt det fornuftigt at bruge 800 mio. danske skatte kroner på denne løsning, eller vi i stedet skulle finde det politiske mod til at beslutte os for den løsning, som vi alle sammen ved må blive svaret på kapacitetsproblemerne før eller siden, nemlig en udvidelse af femte og gerne sjette spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup eller den forkromede Køgeløsning. Vi kommer under alle omstændigheder til at kigge på disse projekter, ikke mindst hvis et flertal i Folketinget beslutter sig for en Femernforbindelse.

Det Radikale Venstre har desværre måttet konstatere, at ikke alle forligspartier ønskede så meget som en drøftelse af disse forhold. Tværtimod er vi blevet beskyldt af ministeren for at ville løbe fra forliget og ikke ville følge spillereglerne. Intet ville ligge Det Radikale Venstre fjernere. Men det er sådan set almindelig praksis, at man drøfter et forlig, hvis forudsætningerne ændrer sig fundamentalt.

Kl. 14.40

Jeg kan til nød forstå, at ministeren med den motorvejsforøgelse, der indtil nu har været regeringens fornyelse i den danske trafikpolitik, ikke ønsker at åbne op for en forbedring af den kollektive trafik på nuværende tidspunkt. Jeg skal ikke lægge skjul på, at vi finder det ganske uforståeligt, at Socialdemokratiet, som vi jo normalt har fodslag med, når det drejer sig om jernbanepolitik, end ikke har ønsket at indgå i en drøftelse om dette spørgsmål. Det er ikke for sent. Vi kan fortsat gøre det, og Det Radikale Venstre står fortsat til rådighed.

Nuvel, det er så de faktiske forhold i jernindustrien. Første etape af S-tog til Roskilde vil isoleret set give nogle fordele for nogle pendlere mellem Roskilde-København, og det vil sandsynligvis også kunne føre til nogle driftsøkonomiske fordele på denne strækning.

Derfor, og fordi Det Radikale Venstre står ved de forlig, vi indgår, vil vi stemme for S-toget til Roskilde, idet vi i samme åndedrag gerne vil spørge ministeren, hvordan han forestiller sig, at de uløste kapacitetsproblemer mellem København og Roskilde så skal løses, og om han i det hele taget erkender, at disse problemer eksisterer og kræver nye initiativer, og om denne væsentlige forudsætning for at løse den kollektive trafik i Danmark overhovedet indgår i regeringens overvejelser om fremtidige trafikinvesteringer i Danmark.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var i hvert fald ærlig snak fra hr. Martin Lidegaard. Nu stemmer vi for noget, som er fuldstændig tåbeligt. Vi får ikke noget ud af det. Forudsætningerne har ændret sig. Jeg kan i øvrigt føje til, at asfaltdelen af asfaltforliget jo også har ændret sig. Der pøses jo betydeligt mere asfalt ud nu, end der blev aftalt i forliget.

Jeg forstår sådan set godt med det hemmelighedskræmmeri, der lægges op til, at det ikke skal foregå her i salen, hvordan det kommer videre med næste fase osv., at hr. Martin Lide-

gaard siger, det er meget rart at være med i forløbet. Jeg forstår godt interessen for det. Men kunne vi ikke her få forklaret, hvor langt Det Radikale Venstre faktisk vil gå i retning af at lave ting, som man mener er meget, meget dyre i forhold til, hvad det måtte løse af problemer? Hvor er smertegrænsen for Det Radikale Venstre, hvis det viser sig, at det bliver endnu dyrere, og hvis det viser sig, at man ikke vil gøre noget ved kapacitetsproblemerne for hovedsporet? Hvor går smertegrænsen?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Skal jeg forstå hr. Martin Lidegaard sådan, at man hellere havde været det her foruden? Og hvor vil hr. Martin Lidegaard finde pengene til en anden løsning? Hvad er det for en løsning? Hvorfor er den her ikke god nok til at løfte de problemfelter, der er omkring Roskilde? Det kunne jeg godt tænke mig at få nærmere svar på fra hr. Martin Lidegaard.

Det lyder for mig lidt underligt, som om man på den ene side gerne var det her forlig foruden og stod udenfor, men på den anden side er der egentlig meget godt inde i varmen. Men man vil egentlig ikke stå sammen med de andre. Det synes jeg er underligt.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Min korte bemærkning kommer som en forlængelse af hr. Poul Andersens spørgsmål til hr. Martin Lidegaard. Jeg vil bare spørge, om den, man kan vel sige meget radikale holdning, som hr. Martin Lidegaard gav udtryk for her, nemlig at man meget gerne vil være med i forliget, men at man på den anden side ikke synes, det er godt – altså en både-og-holdning – skal tages som udtryk for, at det er Det Radikale Venstres generelle holdning over for forlig.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med at svare hr. Poul Andersen og fru Gitte Lillelund Bech, at jeg sådan set har svært ved at forstå, at man, når forudsætningerne for det forlig, man har indgået, ændrer sig så markant, som tilfældet er her, så overhovedet ikke sætter spørgsmålstejn ved forliget fra de andre forligspartners side.

Det Radikale Venstre står bestemt bag det oprindelige forlig, og vi tager dette forlig så seriøst, at netop fordi forudsætningerne har ændret sig,

ønsker vi at diskutere det igen. Det synes jeg sådan set er at tage det oprindelige forlig meget seriøst.

Når så de to ordførere og fru Margrete Auken spørger: Hvorfor vil Det Radikale Venstre så overhovedet stadig være med? så er det af to grunde.

Den første er, at vi frygter, at hvis vi springer fra det, giver vi dermed trafikministeren en mulighed for overhovedet ikke at prioritere noget som helst kollektiv trafik, og så er det rigtigt, at helt isoleret set tror vi, som jeg også nævnte, at den første etape af S-tog til Roskilde vil give enkelte forbedringer. Vi er stadig væk ikke overbevist om, at det er 800 mio. kr. værd, når vi ikke kan få anden etape, og derfor vil vi gerne diskutere, om man i stedet for skulle overveje en større løsning.

Kl. 14.45

Så spørger hr. Poul Andersen, hvor pengene så skulle komme fra. Der vil jeg sige, at hvis man kigger på det finanslovudspil, som Det Radikale Venstre opstillede som alternativ, og hvis man i øvrigt kigger på de forslag, vi er kommet med gennem tiden, så er der i den økonomiske plan for år 2010 afsat penge i investeringspuljen til udbygelse af den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg tror, det er vigtigt, vil jeg sige til hr. Martin Lidegaard, at man lige skiller tingene ad.

Kastrup er et selvstændigt projekt, og der er sket nogle ting. Det er fuldstændig korrekt, at der er kommet nogle helt andre økonomiske beregninger på det. Men, det, det her omhandler, det, der skulle laves en aftale om, var altså København-Roskilde. Om det der med Kastrup bliver til noget, eller det bliver noget helt andet, har vi til gode og skal have en forhandling om. Det er også det, jeg har tilkendegivet her.

Man skal forholde sig til fakta. Fakta er, at S-tog det er København-Roskilde. Det er ikke Kastrup. Det er København-Roskilde og ikke andet. Det er det, vi tager stilling til.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Martin Lidegaard har faktisk oplevet, hvad der tit sker, når man har de her trafikforhandlinger, nemlig at fordi overmagten fra asfaltlobbyen er tung, så bliver det bare kørt igennem, og det skal altså lige siges, at Socialdemokraterne ikke er bedre end de borgerlige. De er ikke så-

dan alle sammen, og det er de sådan set heller ikke hos de borgerlige; de er ikke rædselsfulde alle sammen.

Der er vi i ét fedt, og jeg er lige ved at sige, at jeg tror; man er lige så godt stillet med ikke at støtte noget, der er noget bras. Jeg vil godt medgive, at hr. Kaj Ikast indimellem har lavet gode ting på jernbanen. Han har altid være uvillig til at betale, men det er jo en anden side af sagen. Men han har faktisk foreslået nogle gode ting indimellem, han har støttet nogle gode ting indimellem, og så har han jo regnet med, at vi kunne finde pengene et andet sted og sådan noget lignende. Det måtte vi så finde ud af. Men jeg vil godt medgive, at hr. Kaj Ikast kan finde ud af at lave det, også uden at De Radikale sidder med og legitimerer alt vrøvlet i det.

Jeg synes, at hr. Martin Lidegaard har fuldstændig ret i, at forudsætningerne er så brudte, at det giver god mening at gå ud og sige, at det her er meningsløst.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu følte jeg jo ikke rigtig, at jeg fik svar på mit spørgsmål, for jeg spurgte sådan set, om den måde, som Det Radikale Venstre behandler dette forlig på, er den generelle måde, Det Radikale Venstre har tænkt sig at behandle alle forlig på i denne Folketingssal.

Så vil jeg godt føje et spørgsmål til, fordi hr. Martin Lidegaard fik det til at lyde, som om det var Det Radikale Venstre, som var de eneste, der var den kollektive trafiks frelsere, hvis man så på trafikområdet. Jeg hørte i hvert fald hr. Martin Lidegaard sige direkte, at hvis det ikke var for Det Radikale Venstre, ville trafikministeren aldrig nogen sinde lave noget for den kollektive trafik.

Så jeg vil gerne bede hr. Martin Lidegaard om at komme med dokumentation for, at trafikministeren aldrig nogen sinde vil lave noget for den kollektive trafik, eller hvis hr. Martin Lidegaard ikke kan komme med dokumentationen, så sige, at det, der blev sagt fra talerstolen, vistnok var lidt vrøvl.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med fru Gitte Lillelund Bech og sige, at jeg ikke tør udstede en garanti for, hvad ministeren vil gøre i al fremtid, men jeg tør godt udstede en garanti for, hvad ministeren har gjort i sin tid som minister, og der har han ikke

tilgodeset den kollektive trafik med én krone indtil nu, hvor vi kommer til dette forslag, som er en del af et ældre forlig. Så det tør jeg godt.

Med hensyn til det generelle med De Radikale og forlig tror jeg ikke, at man kan komme på nogen eksempler på, at De Radikale er løbet fra noget som helst forlig, og som jeg sagde, er den måde, vi opfatter forlig på, at hvis forudsætnin-gerne for et forlig ændrer sig, så plejer man at tage – god parlamentarisk tradition – en drøftelse mellem forligspartierne.

Adskiller den opfattelse af forlig sig meget fra Venstres opfattelse? Det troede jeg egentlig ikke at den gjorde.

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, der spørger, hvor De Radikales smertegrænse er, og om ikke De Radikale burde gå fra det her, at det er klart, at SF og De Radikale har en meget forskellig tradition for, hvordan man mener, man kommer længst med sine politiske mål.

Jeg har ikke opgivet håbet, fordi vi i Det Radikale Venstre har en tradition for god dialog og samarbejde med partnere, som vi ikke er enige med i udgangspunktet, men hvor en del af den parlamentariske tradition altså er i fællesskab at nå nogle kompromiser. Det finder jeg stadig godt vi kan med både Socialdemokratiet, Venstre og De Konservative. Jeg har heller ikke opgivet håbet om, at vi under udvalgsbehandlingen af det her kan komme frem til en bedre løsning, end vi har, men jeg er godt klart over, at der adskiller vores partikulturer sig nok lidt fra hinanden og dermed også vores indflydelse.

Kl. 14.50

Til sidst til hr. Poul Andersen: Jeg mener nok, at det er skrappt at sige, at første og anden etape af de her S-tog blev forhandlet fuldstændig hver for sig og slet ikke skulle ses i en sammenhæng. De er i hvert fald vedtaget i den samme lov og er, så vidt jeg er orienteret, også blevet forhandlet under nøjagtig de samme forhandlinger, og hr. Poul Andersen må være enig med mig i, og det har vi i hvert fald gentagne gange sagt fra denne her talerstol, at det rigtige perspektiv i forhold til kapacitetsproblemerne kom, når vi fik anden etape.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu ved jeg ikke, om hr. Martin Lidegaard har været fraværende ved nogle af de debatter, der har været her i salen. Vi har jo bl.a. haft debat om, hvorvidt der skulle afsættes yderligere midler til at undersøge en metroringsbane, og det er

da sket i den nuværende ministers tid. Kan hr. Martin Lidegaard ikke bekræfte det?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er nemlig fuldstændig rigtigt, det er sådan, det foregår. Milliarderne af sted over stok og sten. Nu ved jeg godt, at fru Lillelund Bech er valgt i København, og de er også de eneste, der får glæde af det projekt, og hun er selvfølgelig lykkelig over, at der ryger 10 mia. kr. til noget, der ikke kommer nogen som helst af de andre i resten af regionen ved.

Altså jeg medgiver, at hr. Martin Lidegaard denne her gang har gjort noget, som er ganske usædvanligt, nemlig har stået ved forliget og samtidig brugt mund om, hvor det er gået galt, og hvorfor det ikke er godt.

Det, der normalt sker, når man går ind i de der forlig, er jo altså, at man får mundkurv på. Jeg synes, at den der, hvor man sidder med tre småkager og en mundkurv, kan man jo godt kalde indflydelse, men man kan altså også kalde det vedvarende stilleleg.

Jeg kan godt sige, at både Venstre og De Konservative er fuldstændig klar over det her, men det er galt, hvis ikke fru Gitte Lillelund Bech er klar over det. Det er så en anden side af sagen. Jamen det kan godt være, hun også er det, men jeg ved, at Venstre er klar over, at det her er et møgprojekt, men de sidder med mundkurven godt på, og de har jo selvfølgelig også fået deres asfalt for det. Men hr. Martin Lidegaard lander med at have ingenting og en mundkurv.

Formanden:

Der er noget, der hedder en rød lampe!

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Man kan da være uenig om mange ting, må jeg sige til fru Margrete Auken, men man kunne da i det mindste respektere den der forretningsorden, og det gælder både sprogmæssigt og med hensyn til optræden. Det vil jeg da meget appellere til.

Kastrup er jo ikke en del af det her, må jeg sige til hr. Martin Lidegaard. Det er jo helt klart, og det har jo også ligget i kortene, at det var noget, der kunne komme til, og det er noget, der er beskrevet. Som jeg også sagde herfra, er det jo noget, man er gået mere ind i, og det er blevet dyrere end det, man havde regnet med, da man projekterede det første gang. Men det handler

om København-Roskilde. Det handler ikke om andet. Hvad man så vil, er en ny forhandling.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med fru Margrete Auken, der på den ene side siger, at det er dejligt at høre, at jeg ikke har mundkurv på, og på den anden side siger, hvad jeg får ud af at have mundkurv på.

Jeg ved ikke helt, hvad fru Margrete Auken mener. Jeg føler ikke selv, at jeg har mundkurv på, og jeg føler sådan set også, at jeg har haft en meget fri og åben dialog med mine forligspartnere, så det føler jeg mig ikke særlig truffet af.

Det er jo fuldstændig korrekt, og det vil jeg medgive, at vi har vedtaget en forundersøgelse til 10 mio. kr. til metroringbanen, men at sige, at det er den nuværende trafikministers initiativ! Det var jo altså en del af en tidligere aftale.

Det, jeg har sagt, er, at nye initiativer, som man nu er meget ivrig med, f.eks. at lave nye motorveje i Jylland, vi skal tale om det senere på dagen, det har vi ikke set i forhold til kollektiv trafik.

Til sidst vil jeg sige til hr. Poul Andersen, at vi kan jo ikke blive uenige om, at vi ikke i dag skal diskutere løsningen til Kastrup. Det er jo netop problemet, at den ikke er der mere, og jeg kan altså ikke komme uden om at sige, at for Det Radikale Venstre var en del af det at være glad for S-toget mellem København og Roskilde altså, at vi kunne se frem til at få løst nogle grundlæggende kapacitetsproblemer ved en anden etape. Sådan har jeg altså også forstået forliget, og derfor mener vi, at der er nogle forudsætninger, der er ændret.

Men som sagt får vi jo rig lejlighed til at drøfte det her senere i udvalget, og det ser Det Radikale Venstre frem til, og vi løber ikke fra forliget.

Formanden:

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Kl. 14.55

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige, at Det Radikale Venstres problem har vi sympati og forståelse for i Enhedslisten. Jeg tror, at det asfaltforlig, hvoraf det her var en del, næppe har været et markant radikalt ønske. Det var andre partier, først og fremmest naturligvis Socialdemokratiet, Venstre og De Konservative, der ville have asfalten.

Det har jo formentlig så været en lille trøst for Det Radikale Venstre, at der var noget i, som var

lidt med tog og helt til Kastrup. Det blev det så ikke, og nu påpeger man så fuldstændig korrekt fra Det Radikale Venstres side, at det var et brud på forudsætningerne. Jeg vil ikke rådgive Det Radikale Venstre med hensyn til, om det skal forlade et brudt forlig eller ej, men jeg har meget forståelse for, at Det Radikale Venstre giver udtryk for skarp kritik af det forløb, der har været.

Jeg synes da også, det er meget forlangt fra Socialdemokratiets side, at Det Radikale Venstre først skal lægge ryg til alt det asfalt og derefter yderligere skal betale regningen i forhold til brudte forudsætninger på det her element, som man så gik med til i håb om, at det ville hjælpe noget, og hvor det så efterfølgende viser sig, at det ikke hjælper noget. Jeg vil gerne sende den dybeste medfølelse fra Enhedslistens side til Det Radikale Venstres folketingsgruppe.

Så sagde hr. Poul Andersen, at det her skulle løse nogle problemer ved Roskilde. Det synes jeg er en bemærkelsesværdig udtalelse, og jeg ved ikke, hvad den dybest set funderer sig på. Men jeg hæfter mig ved, og det vil jeg gerne gøre hr. Poul Andersen opmærksom på og bede ham studere grundigt, høringssvaret fra Roskilde Kommune, der jo er interessant i den sammenhæng. Der skriver Roskilde Kommune, at den mener generelt ikke, at S-togs-løsningen giver den nødvendige kapacitetsforbedring, og at det ville være en bedre udnyttelse af ressourcerne at påbegynde udbygningen med et femte spor mellem Høje Taastrup og Hvidovre samt at udbygge Nordvestbanen med det manglende dobbeltspor mellem Løjre og Vipperød.

Det er Roskilde Kommunes konklusion fuldstændig i modstrid med den vurdering, som Socialdemokratiet åbenbart lægger til grund, nemlig at det her skulle løse nogle problemer ved Roskilde. Kunne Socialdemokratiet ikke tage en drøftelse med Roskilde Kommune for at finde ud af, om det forholder sig sådan, som hr. Poul Andersen tror? Det tror jeg kunne være nyttigt.

Så er der nogle kommuner, det er, som jeg har forstået det, Hvidovre Kommune, der har sagt, at hvis det her kommer, så vil man da gerne også have en S-togs-station på denne her rute. Det kan jeg jo sådan set godt forstå, og det er jo klart, at de kommuner, der ligger på ruten, da gerne vil have en S-togs-station.

Problemet er jo bare, at hvis man så imødekommer det, for det kan jeg da have meget forståelse for, så bliver det hele så langsomt og vanskeligt, så der er ingen af dem, der kommer fra Roskilde-København, der skal bruge det som en

regional løsning, som vil bruge det; de vil køre i de gode regionaltog, for de vil jo gerne frem.

Så det her er hverken fugl eller fisk, det er sådan en underlig løsning midt imellem det hele, som dybest set kun får én praktisk konsekvens, nemlig at der skal presses endnu mere trafik ind igennem en snæver kanal, som i forvejen er overfyldt, med den stensikre konsekvens, at der vil blive endnu større forsinkelser, endnu større kapacitetsvanskeligheder i myldretiden og dermed endnu dårligere betingelser for dem, der bruger regionaltrafikken og fjerntrafikken.

Det bliver konsekvensen af det, man laver, og man bruger oven i købet penge på at lave en sådan forbistring af trafikken. Det synes jeg ikke er særlig genialt. En ting var dog, hvis man kunne lave ulykkerne gratis, men man bruger ligefrem penge på at få det hele til at fungere dårligere. Det er altså ikke særlig fikst, vil jeg tillade mig at sige til hr. Poul Andersen.

Hvorfor kunne man ikke erkende, som Det Radikale Venstre har gjort, at det, man havde aftalt, altså ikke kunne lade sig gøre, og så bruge de penge? Hr. Poul Andersen spurgte jo, hvor pengene skal komme fra. Jamen pengene står man jo med i hånden. Man kan jo bare tage de penge og bruge dem til at komme i gang f.eks., som Roskilde Kommune påpeger, med det femte spor.

Man er ved at lave noget værre kludder, og der er ingen som helst grund til, at man fortsætter ud ad det blindspor, som man har indskibet sig på.

Kl. 15.00

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil sådan set bare spørge hr. Keld Albrechtsen, om ikke hr. Keld Albrechtsens pendlere fra Roskilde så ville vælge at tage de regionaltog, som ikke længere skal stoppe på Trekroner og Hedehusene og derved får en hurtigere gennemkørsel på det område?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg synes jo, at det er en utrolig malerisk beskrivelse af en forudsigtelse af fremtiden, som jeg absolut ikke deler opfattelsen af. Det er helt klart, at vi har en opfattelse af, at for de midler, der er til rådighed, er det her en god løsning.

Når vi snakker femte spor, så er det flere penge. Hvor kommer de fra? Altså en anden og større løsning, det er kroner og øre. Det femte

spor giver heller ikke de samme muligheder som det her, hvis man regner på det rent krone- og øremæssigt. Der er det her altså en bedre løsning. Det er vores helt klare opfattelse.

Med hensyn til Roskilde Kommune, så har jeg også læst det der, men det er min opfattelse, at der altså også er borgere – der har jo været høringer omkring det her – der synes, det her er en god ting, som har deres arbejdsplads på stedet mellem Roskilde og Høje Taastrup, og for hvem det her vil være en forbedring. Der er jo stadig væk mulighed for regionaltog, derfor er det her jo stort set en serviceforbedring på strækningen, som vi ser det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jamen jeg håber da ligesom fru Gitte Lillelund Bech, at de regionaltog fortsat vil kunne komme frem også i myldretiden uden alt for stor forsinkelse. Men chancen for, at det kan lykkes, bliver jo mindre med vedtagelsen af det her. Det er så mænd bare det, vi har påpeget.

Det hænger jo sammen med det andet spørgsmål, som hr. Poul Andersen stiller, nemlig spørgsmålet om, hvad det så skulle betyde med det femte spor. Jamen det femte spor vil jo gøre det muligt at få f.eks. godstrafikken igennem uden at genere den øvrige trafik. Dermed ville man få en egentlig kapacitetsforbedring. Dermed ville det være muligt at snakke om at lægge nye togsystemer ind i systemet. Først dermed ville det være muligt.

Nu begynder man bagfra med flere tog på skinner, der ikke er til stede. Det mener jeg sådan set er ret enkelt både at beskrive og forstå.

Jeg må notere mig, at Socialdemokratiet ikke lægger vægt på den bedømmelse af situationen, som Roskilde Kommune har. Det må jeg jo så notere mig. Men jeg synes, det er mærkeligt, for det er jo en veldokumenteret fremstilling af problemerne. DSB måtte jo i sin tid simpelt hen forringe sin køreplan ganske væsentligt for overhovedet at kunne få togdriften til at fungere. Det er jo sådan, situationen ude i virkeligheden er.

Formanden:

Så er det fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF):

Borgmesteren i Roskilde har udtalt i sit høringsvar, at der er endog meget stort behov for at forbedre forholdene for pendlere til og fra Roskilde, og det kan jeg kun bekræfte. Jeg har ad-

skillige morgener og aftener i myldretiden selv stået op på hele strækningen sammen med rigtig mange andre, tæt sammen som sild i tønde hele vejen fra Roskilde til København, så der er end- og store problemer også for persontransporten.

Det er på høje tid, at der træffes beslutninger, der kan give en langsigtet forbedring for pendlere og dermed gøre jernbanen til et attraktivt transportmiddel på denne strækning igen. For som det er nu, hvor man ofte står op hele vejen, godt skubbet og presset sammen, ja, så er det altså fristende for pendlere at vende tilbage til at tage bilen på arbejde dagen.

Der er dog en vis bekymring i Roskilde for, at S-togs-projektet eventuelt kan medføre, at antallet af regionaltog på strækningen mellem København og Roskilde bliver reduceret, og det vil naturligvis være helt uacceptabelt. Ligeså er man i Roskilde meget utilfreds med, at anden etape af projektet er opgivet, nemlig forbindelsen fra København til Kastrup, som oprindeligt var en vigtig del af projekt S-tog til Roskilde. Denne anden etape var jo egentlig også en forudsætning for, at der kunne skabes mere kapacitet til regionaltog.

KL 15.05

DSB siger da også i deres høringssvar vedrørende dette, at alene den løsning, altså den direkte forbindelse til Kastrup, sikrer, at den nødvendige kapacitet for fjerntogstrafikken vil være til rådighed.

Så disse høringssvar og bemærkninger vil vi naturligvis gerne tage med ind i udvalgsarbejdet og give lidt ekstra opmærksomhed, men generelt er Kristeligt Folkeparti meget positiv over for udvidelse af togkapaciteten på strækningen Roskilde-København.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg mærkede mig, at fru Tove Videbæk sagde, at hun ville hjælpe os med at undersøge, hvad det er, der er gået galt. Anden fase er – det vidste man allerede, dengang forliget blev indgået – dyr, men ikke så dyr, som den så viste sig at blive. Det er jo kun, hvis den kommer, at vi får en øget kapacitet.

Nu er fru Tove Videbæk ikke opstillet i Roskilde eller de der områder, så derfor kommer hun ikke til at bløde for det politisk, men jeg tror, hun selv ville lade være med at tage S-toget, når hun skulle på arbejde derfra. Så ville hun hellere blive i det der overfyldte regionaltog, for

det er trods alt en meget mere attraktiv transportform.

Jeg vil godt spørge fru Tove Videbæk, om hun ikke alligevel synes, det hører med til en ansvarlig tilgang til det her, at man kigger på kapacitetsproblemet, det vil sige, at man lige kaster et blik over på det, der lå i hele diskussionen om København-Ringsted, og hvad det var, vi i det lange forløb blev klar over, og måske på den baggrund så også fik sat lidt af et spørgsmålstegn ved, at vi brugte op imod 1 mia. kr. på noget, der giver så lidt.

(Kort bemærkning).

Tove Videbæk (KRF):

Ja, jeg er ny i Trafikudvalget og har ikke været med på det her område ret længe, derfor er der naturligvis mange spørgsmål, jeg skal have stillet. Men jeg kan sige vedrørende strækningen Roskilde-København, at den er jeg rimelig godt bekendt med. Jeg har boet en del år i Roskilde, gør det ikke længere, og hvad der dengang meget irriterede mig var, at vi altid skulle stoppe ved Trekroner. Så det, at regionaltogene måske kan komme hurtigere igennem på grund af, at der kommer S-tog, synes jeg da absolut er positivt.

Men det er klart, at vi skal kigge på kapacitetsproblemerne. Det er klart, at der er nogle spørgsmål, vi skal stille her og finde ud af, om det her er den bedste løsning. Men vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet og vil så stille en del spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu stopper regionaltoget altså ikke altid ved Trekroner. Den eneste part, jeg kender, der har været lidt interesseret i det her, er faktisk RUC, fordi de så får helt fast 20-minutters-drift. Der er mange regionaltog, der ikke standser ved Trekroner. Men jeg synes, at det er en meget, meget, meget stor pris at betale for meget, meget lidt.

Jeg vil godt spørge fru Tove Videbæk, om ikke hun synes, at det hører med i et sådant ansvarligt forløb her, at man altså ser lidt bredere på det, end lige: Hvor bor jeg, hvor skal jeg hen? Men på, hvad det var for nogle store omfattende problemer, der rejste sig, da vi satte gang i hele den store omfattende debat, som gik over flere år.

Jeg forlanger ikke, at fru Tove Videbæk skal kende den debat, for det var et langt forløb. Jeg vil bare spørge, om hun ikke mener, at det er vo-

res opgave at se mere bredt og sammenhængende på det end på den der meget lille detalje, som altså hvis man overhovedet kan få øje på en forbedring, så er det den, at regionaltoget ikke skal stoppe ved Trekroner. Det er altså meget, meget lidt at få for mange, mange penge. Det var dog bedre, om vi fik kapacitet til nogle flere tog.

(Kort bemærkning).

Tove Videbæk (KRF):

Det er rigtigt, som fru Margrete Auken siger, at jeg ingen stemmer har i klemme i Roskildeområdet. Men derfor vil jeg alligevel gerne ønske, at der kommer nogle forbedringer. Der er meget stort behov for, at forholdene bliver forbedret for pendlerne til og fra Roskilde.

Så taler fru Margrete Auken om at se lidt bredere osv., og at man ikke bare skal se på det område, hvor man er valgt, men jeg tror da, at de fleste politikere, som er herinde, er ansvarlige politikere, som ser bredere på tingene og også ser på problemerne bredt og sammenhængende, og som ønsker at gøre det bedste for det område, vi arbejder med her. Og jeg tror, at det her forslag vil forbedre forholdene for befolkningen, for pendlerne, som tager fra Roskilde til København.

Kl. 15.10

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg takker for en meget god og grundig debat – jeg understreger grundig – og jeg glæder mig over, at omkring 90 pct. af Folketingets medlemmer støtter det forslag, jeg har fremlagt. Det er yderst tilfredsstillende.

Jeg har ikke så meget at tilføje til de mange bemærkninger, der har været. Jeg havde faktisk forberedt et meget stort antal svar, men svarene er blevet givet af ordførerne fra Socialdemokratiet, Venstre og Det Konservative Folkeparti, og det er jeg meget glad for.

Fru Gitte Lillelund Bech er tilfreds med forslaget, og jeg synes, at fru Gitte Lillelund Bech gav en klar beskrivelse af situationen, selv om hun måtte gentage den tre gange. Jeg synes faktisk, den var meget klar.

Hr. Poul Andersen talte om klare serviceforbedringer og anerkender også, at lovforslaget er lavet så enkelt, at det er nemt at gå til og forstå, og det er jeg taknemlig for. Og det samme gør hr. Poul Fischer i en kort og en klar tale.

Hr. Kaj Ikast siger, at naturligvis står Det Konservative Folkeparti bag forslaget. Det løser

de problemer, vi har her, og det løser et problem, der er imellem København og Roskilde.

Fru Margrete Auken er imod, og ja, jeg har kun været trafikminister i 4½ måned, og jeg tror ikke, jeg har oplevet noget, fru Margrete Auken ikke er imod.

Da jeg kom i Folketinget for 18 år siden lærte jeg, at alt med kollektiv trafik var SF glade for, og alt, hvad der havde noget med privatbilisme at gøre, var de imod. Men efter de første 4½ måned er det ikke den opfattelse, jeg har, og det er jeg selvfølgelig ked af.

Men jeg skal sige også som svar til hr. Martin Lidegaard, at når hr. Martin Lidegaard siger, at jeg ikke beskæftiger mig med kollektiv trafik, så er det altså lodret forkert. Jeg tror, at mellem 80 og 90 pct. af min tid i ministeriet går med kollektiv trafik, og jeg har da bare i dag beskæftiget mig en hel del med metroen, kan jeg sige. Jeg har også i dag beskæftiget mig en hel del med fjernbusser, og vi har også et forslag i dag, som har med kollektiv trafik at gøre. Jeg kan også sige, at jeg er meget, meget optaget af Femern, som jo også går ind som en del af debatten, når vi taler om alternative løsninger.

Så jeg bruger altså en del tid på kollektiv trafik, og i øvrigt kan man sige, at Post Danmark, som jeg også har været beskæftiget med, jo også har noget med kollektiv trafik på et andet niveau at gøre. Så det er altså direkte forkert, og det kan jeg slet ikke forstå, at hr. Martin Lidegaard kan finde på at sige.

Men jeg endte ved fru Margrete Auken, som altså var imod, og det er der ikke så meget mere at sige om. Jeg har tænkt på, om jeg ikke kunne få et ja af fru Margrete Auken, hvis jeg en dag fremsatte et forslag om tvungen brug af cykelspænder, men det vil jeg i hvert fald indtil videre undlade.

Så vil jeg sige til fru Tove Videbæk: Tak for svaret. Det var et klart svar. Jeg synes, det må være ubehageligt at høre på, at man ikke har forstand på det, man taler om, fordi man ikke bor i Roskilde. Men det skal jeg jo ikke blande mig i. Jeg bor heller ikke i Roskilde, kan jeg sige.

Og dermed tak for den meget, meget store tilslutning.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Ja, det er jo betryggende at forestille sig, at det er det niveau, som trafikministeren lagde her, som vi skal have debatten på fremover, når vi faktisk går ind i nogle meget indviklede detaljer, og det

drejer sig om rigtig mange penge. Jeg vil så godt medgive hr. Flemming Hansen, at han har beskæftiget sig meget med kollektiv trafik i de sidste par dage.

Økonomisk bliver det virkelig en sjov sag, og jeg ved også godt, hvad det er, hr. Flemming Hansen har lavet i dag med metroen...

Formanden:

Det hedder vist »trafikministeren«, gør det ikke?

Margrete Auken (SF):

Undskyld, trafikministeren, det beklager jeg meget. Men som trafikministeren har lavet i dag med metroen, for der viser det sig jo altså, at det, vi sagde, viser sig at være rigtig. Jeg ved udmærket godt, at en meget stor del af den funktion, vi får i det her forløb, bliver, at vi i hvert fald skal sikre, at det bliver opdaget, så man ikke bagefter kan komme og sige, at man ikke vidste det.

Kl. 15.15

Men jeg vil da håbe, at den interesse, jeg også ved, der er i Det Konservative Folkeparti for kollektiv trafik, på et eller andet tidspunkt udmønter sig i, at man begynder at beskæftige sig med noget, der hænger sammen både økonomisk og trafikalt i stedet for at komme med, undskyld, jeg var lige ved at sige, flabede eller nedladende bemærkninger til folk, der faktisk har knoklet med det, og det har både hr. Martin Lidegaard og hr. Keld Albrechtsen og jeg gjort meget, meget grundigt.

Formanden:

Jeg skal oplyse, at udtrykket »flabede bemærkninger« ligger langt uden for, hvad jeg antager for at være parlamentarisk sprogbrug.

Hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Til trafikministeren: Jeg tror ikke, at jeg på noget tidspunkt har sagt, at jeg ikke troede, at trafikministeren beskæftigede sig med kollektiv trafik, for jeg er godt klar over, at det har ministeren haft meget travlt med. Der har også været hele Arrivasagen, som jeg tror en overgang, endda over nogle helligdage, lagde en del beslag på ministerens tid.

Næ, det eneste, jeg sagde, var, at jeg glæder mig til at se nogle nye initiativer på dette områ-

de fra ministeren, og derfor vil jeg bare gerne gentage det spørgsmål, jeg stillede, og som jeg ikke fik noget meget klart svar på, synes jeg, fra Venstres og De Konservatives ordfører, nemlig om ministeren er enig i, at der stadig væk er et kapacitetsproblem mellem Ringsted og København på hovedsporet, og om han kan fortælle lidt om, hvorvidt det er noget, som man har planer om at tage med i sine investeringsplaner.

Jeg ved godt, at ministeren ikke kan love noget på nuværende tidspunkt, men kan ministeren bare sige, om det er noget, man sådan kigger på, hvad vi ville være glade for. Og med hensyn til at Venstres ordfører tidligere var inde på Det Radikale Venstre og forlig: Altså sådan set havde både Venstres og De Konservatives ordførere i pressen sagt ja til at indlede en drøftelse om de her sager, så mere på kant var vi vel heller ikke.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal beklage, hvis jeg har stødt fru Margrete Auken med mine bemærkninger, det har ikke været tilsigtet. Men jeg har nu også hørt, at fru Margrete Auken har sagt store ord til de andre ordførere, så der er vel ingen, der er for gode i den sag. Men det beklager jeg virkelig, det er da bestemt ikke min mening.

Til hr. Martin Lidegaard: Det er rigtigt, at jeg ikke fik besvaret spørgsmålet ordentligt. Man kan sige om problemerne Ringsted-København, at dem kommer vi uvilkårligt ind på – og det mener jeg også at hr. Martin Lidegaard selv sagde – når vi inden alt for mange måneder for alvor begynder at tage hul på Femerndiskussionen. Der indgår det som en naturlig del, endda en meget vigtig del, og også en meget dyr del af Femerndiskussionen, og der kommer hele det spørgsmål op til debat.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 165: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. (Liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 20/3 2002)

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget om liberalisering af fjernbuskørsel og sammenlægning af Persontrafikrådet og Vejtransportrådet.

Venstre hilser med meget stor glæde, at det nu endelig lykkes at få skabt grundlag for, at der gives borgerne et bedre og mere alsidigt trafikudbud, end det er tilfældet i dag.

I et dynamisk samfund, der hele tiden er i udvikling og i stadig bevægelse, er det meget vigtigt, at der er så varieret et udbud af transportmuligheder som overhovedet muligt, et udbud, der giver gode og reelle valgmuligheder for den enkelte til at lade sig transportere på den mest hensigtsmæssige måde i forhold til vedkommendes behov og ønsker, et udbud, der giver et godt kvalitativt og kvantitativt kollektivt trafiktilbud.

Hertil kommer, at udenlandske erfaringer viser, at flere fjernbusser forbedrer den samlede kollektive trafik og samtidig tiltrækker et større passagergrundlag til den kollektive trafik. Fjernbusser bidrager derfor til øget mobilitet i samfundet.

Altså: Flere fjernbusser tager dels passagerer fra privatbilismen og skaber dels et nyt marked af rejsende, som ikke ville have rejst uden fjernbusser.

Erfaringer fra England og Sverige, der henholdsvis har en totalt liberaliseret fjernbustrafik og har en ret så liberal ordning, viste ved overgangen fra det, vi kender i Danmark, og til den nye ordning, at op til 25 pct. af fjernbuspassagerne kom fra bilen, og op til 25 pct. var nye rejsende, som uden fjernbussernes tilstedeværelse ville have afstået fra at rejse. De nye rejsende kom fra lavindkomstgrupper som bl.a. stude-

rende, pensionister og personer på sociale ydelser.

Liberaliseringen er naturligvis også en fordel for busoperatørerne, der således får et større og mere fleksibelt marked at operere på. Det giver bl.a. driftsøkonomiske fordele og mulighed for en bedre udnyttelse af et meget dyrt materiel.

Kl. 15.20

Det valg, der skal foretages om, hvor der er behov for fjernbuskørsel, er busvognmændene, som bærer den økonomiske risiko og har den daglige kontakt med markedet, bedst til at foretage, langt bedre end et centralt kontor.

For pendlerne vil lovforslaget også have en positiv virkning. I dag er det sådan, at mange pendlertog har for lille kapacitet, altså at mange pendlere må stå op i togene, som vi også har hørt under den foregående debat. Den konkurrence, som lovforslaget medfører, og den øgede kapacitet, der skabes, vil givet forbedre forholdene for pendlerne.

To forhold i lovforslaget vil jeg godt give et par ord med på vejen. Det ene er, at det er vigtigt at sikre, at der ikke gives offentlig støtte til fjernbusruter, der drives på et liberaliseret marked. Venstre er således enig med høringsudtalelsen fra Danske Busvognmænd.

Det andet er den store fordel for både passagerer, busvognmænd og amtslige trafikselskaber, at der kan indgås aftaler mellem busoperatøren og lokale eller regionale myndigheder om udførelse af lokal eller regional kørsel på ruten. Det er også en af de fordelagtige smidigheder, der er indbygget i lovforslaget.

Afslutningsvis vil jeg sige, at den liberalisering og afregulering, som er hensigten med lovforslaget, støtter Venstre således varmt. Venstre vil give lovforslaget en meget positiv behandling under udvalgsbehandlingen, hvor vi også er parate til at drøfte gode elementer fra hørings svarene. Jeg tænker især på de positive bidrag fra Danske Busvognmænd.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil gerne høre fra Venstres ordfører, hvad årsagen er til, at man støtter det her forslag vel vidende, at der er et forsøg i gang med en udvidelse af fjernbusdriften, som skulle løbe frem til år 2004. Hvorfor ikke afvente de erfaringer, man kan gøre sig, ikke bare i Sverige og England, men faktisk også i Danmark, før man lægger sig fast på, hvilken model man skal benytte sig af?