

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Anden behandling af lovforslag nr. L 115: Forslag til lov om nedlæggelse af visse sporanlæg m.v.

Af trafikministeren (Flemming Hansen). (Fremsat 27/2 2002. Første behandling 21/3 2002. Betænkning 25/4 2002).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

(Foretaget på den i forretningsordenens § 35, stk. 3, angivne måde).

Ændringsforslaget forkastedes, idet 2 stemte for, 105 imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

23) Anden 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. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 7/5 2002).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Kl. 17.05

Forhandling

Poul Fischer (DF):

Under udvalgsbehandlingen af dette lovforslag har Trafikudvalget haft besøg af to deputationer fra Høje-Taastrup vedrørende anlæggelse af en togbro, der forbinder S-togs-nettet og fjernnettet, og Trafikudvalget skal i morgen besigtige det pågældende område.

Dansk Folkeparti vil stemme nej til ændringsforslaget, der om lidt kommer til afstemning, men Dansk Folkeparti vil allerede nu anmode om fornyet udvalgsbehandling af lovforslaget mellem anden og tredje behandling, således at der efter besigtigelsen åbnes mulighed for eventuelle ændringsforslag.

Margrete Auken (SF):

Jeg er selvfølgelig glad for, at vi får det tilbage i udvalget og drøfter det videre. Der er jo ikke kun den sag med besigtigelsen i Høje-Taastrup, for der har også vist sig en række andre uklarheder, som vi skal have drøftet i udvalget. Så i dag vil det for mit vedkommende alene dreje sig om ændringsforslaget.

Her vil jeg godt sige, at det kom bag på os alle sammen, at Taastrup fik den belastning smidt i hovedet. Det kom også bag på Taastrup, og når man ser Banestyrrelsens materiale, forstår man godt, at det ikke var blevet opdaget, for dér lignede det nærmest ingenting og i hvert fald ikke noget, der kunne genere nogen mere, end de var generet i forvejen.

Når man så kommer derud, kan man godt se, at de har det lige så slemt som i Roskilde. Forskellen på Taastrup og Roskilde er, at i Roskilde var de alle og en imod den dér ikke særlig gode løsning, for nu at sige det meget, meget høfligt, alle var imod S-tog til Roskildemodellen. Derfor ville man for at formilde dem give dem en tunnel, så de i hvert fald ikke fik belastningen oven i den dér ikkeløsning.

I Taastrup derimod, hvor de troede, de havde fordel af S-tog til Roskilde, støttede de forslaget. Jeg har f.eks. hørt nogle fortælle, at så fik de jo forbindelse til Hedehusene, men de har glemt at fortælle i Hedehusene, at der ikke længere er regionaltog til dem, men kun S-tog. Jeg ved ikke, hvor begejstrede de bliver i Hedehusene, når de opdager, at de ikke længere kan komme med regionaltoget ind til byen eller for den sags skyld vestpå. Men i Taastrup støttede de altså forslaget, og derfor var der jo ingen grund til at tage særlige hensyn til dem.

Det er simpelt hen ikke fair, og derfor bør man som et minimum, hvis man kører den her løsning igennem, som det har været meget svært at overbevise nogen om fornuften i – alle, der har været i nærheden af en overbevisning, er gået til den anden side og har sagt, at det er vist ikke nogen særlig god idé det her – stemme det ændringsforslag igennem, som sikrer, at Taastrup ikke får den dér jernbane højt oppe og lige ned igennem nye boligområder, hvor der ikke har været taget planhensyn, men hvor man smadrer en jernbane igennem deres område.

Så jeg beder meget om, at man stemmer for det ændringsforslag, så det dog ikke bliver så grumt, selv om det så bliver 100 mio. kr. dyrere oven i en masse andre overflødige penge; det medgiver jeg.

Ole Sohn (SF):

Den her sag må undre alle lige bortset fra en meget, meget snæver kreds af forhandlere i et eller andet forligslokale, for det er endnu ikke lykkedes mig at finde en eneste i den her forsamling eller en eneste ude på Sjælland, som synes, at forslaget her er til gavn for pendlere i Stor-

strøms Amt, Vestsjællands Amt og Roskilde Amt. Derfor undrer det mig meget, at ministeren er så forhippet på at køre lovforslaget igennem.

Jeg vil derfor gerne spørge ministeren: Hvordan kan det være, at ministeren ikke finder anledning til at drøfte sagen med de tre amtsborgmestere, som faktisk har haft foretræde for Trafikudvalget, og som har ønsket en drøftelse med ministeren, fordi de ikke ønsker den gave, der tilsyneladende skulle ligge heri, da det dokumenterbart betyder dårligere forhold for togtrafikken i de amter?

Nu kan jeg se, at der også er kommet breve fra en række kommuner i Roskilde Amt, herunder bl.a. også Lejre Kommune, til Trafikudvalget, hvor der står: Den gave, som er undervejs, ønsker vi ikke.

Hver eneste gang man spørger en ordfører eller et medlem, får man at vide: Jamen det er egentlig ikke os, men der ligger et forlig. Derfor vil jeg gerne bede ministeren, jeg vil gerne bede hr. Jacob Buksti, jeg vil gerne bede hr. Helge Adam Møller, jeg vil gerne bede hr. Peder Sass, fru Jytte Wittrock, fru Ester Larsen og andre, der er valgt i de to amter, og som er medlemmer af det her Ting, om at gå op og forklare, hvorfor de gerne vil være med til at lave en løsning, som vi beviselig ved vil forringe forholdene for togpendlerne fra de pågældende amter. Der må være en begrundelse.

Kl. 17.10

Jeg vil såmænd også gerne bede hr. Svend Heiselberg om at give borgerne i Vestsjællands Amt en forklaring på, hvor fordelene ligger i, at man stopper med regionaltog og skifter til S-togene. Man må give en forklaring på det.

Når ingen ønsker det, når der kommer det ene brev efter det andet fra kommuner og amter om, at de ikke ønsker den løsning, må det da give anledning til at trække sagen tilbage.

Og når DSB siger, at forslaget ikke vil løse de flaskehalsproblemer, som giver daglige gener for pendlere fra Storstrøms Amt, som kommer med Sydbanen, for folk, som kommer med hovedstrækningen fra Korsør og indefter og fra Nordvestbanen, hvorfor er man så så forhippet på at gennemføre S-togs-løsningen?

Der må være nogle, som kan give argumenterne for, at man på trods af den viden, som vi har, partout vil forringe pendlernes forhold i de tre pågældende amter.

Det må der gives nogle meldinger på, og derfor vil jeg gerne bede ministeren om her fra ta-

lerstolen at fortælle, hvorfor man ikke ønsker at drøfte det med de amtsborgmestre, som er meget bekymrede for det, hvorfor man ikke ønsker at tage spørgsmålet op i forligskredsen, når den ene borgmester efter den anden fra de tre pågældende amter siger: Nej tak, den gave ønsker vi ikke, vi ønsker at få løst det helt centrale problem for pendlerne i de pågældende områder, og det er at få en bedre sporkapacitet, så man får flere muligheder for at komme ind. Det må der da kunne gives en forklaring på.

Det kan også være, at hr. Poul Nødgaard kan bidrage til at forklare, om Dansk Folkeparti synes, at det er en god idé, så vi ligesom kan få lagt et pres.

Jeg kender simpelt hen ikke nogen, der kan give en melding, og derfor vil jeg også gerne opfordre Socialdemokratiet som det store forligsparti i den her sammenhæng til at tage sagen op på et gruppemøde, inden vi kommer til tredjebehandlingen, og bede regeringen om at få taget sagen op i forligskredsen, for det kan ikke være nogen fordel, og det ved man godt. Og det samme vil jeg godt bede Det Radikale Venstre om, så der bliver en mulighed for, at den sunde fornuft her 5 minutter i 12 får lov at råde.

Det mindste, der kan forlanges, er, at man ikke gennemfører et projekt, som absolut ingen af de berørte områder har ønsket, og hvor alle uden undtagelse anmoder om at få det stoppet og erstattet af et femte spor, så de får en reel kapacitetsudvidelse. Det er det, der er behov for. Og hvis man vil have flere pendlere til at forlade bilen og flytte over i den kollektive trafik, skal forholdene naturligvis også være bedre, for ellers gør folk det ikke.

Så jeg anmoder simpelt hen om, at der er bare én fra et af forligspartierne, som med oprejst pande og begejstring i stemmen kan gå op og sige: Vi ønsker S-togs-løsningen, selv om vi ved, at vi forringer forholdene. Hvorfor er der ikke nogen, der vil gå op og argumentere for det?

I det mindste må ministeren kunne give en forklaring på eller et tilsagn om, at man i kraft af alle de henvendelser, der er kommet, ønsker at tage sagen op i forligskredsen og se på, om det nu også er det rigtige, man er i gang med at gennemføre.

Keld Albrechtsen (EL):

Som jeg husker det, var høringsvaret fra DSB knap nok nået frem, da vi havde førstebehandlingen. Vi havde jo den diskussion om kapaciteten, om man overhovedet kan have disse S-tog

på skinnerne, uden at man skaber meget store vanskeligheder for trafikken og i virkeligheden samlet set får en forringelse for passagererne. Og som jeg forstår DSB's analyse af problemet, bliver det faktisk resultatet.

Jeg ved ikke, om ministeren var klar over det, da ministeren skrev sit lovforslag. Det har han formentlig ikke været, eller også er det ministerens problem, at han ikke bryder sig om det, DSB siger. Det har vi jo også set i andre sager. Hvis DSB siger noget, så mener ministeren det modsatte.

Men det er vel immervæk sådan, at DSB vel er blandt dem, der har mest forstand på, hvor mange tog der kan være på de skinner, som de daglig forsøger at få det til at fungere med. Og det er jo ikke DSB, der har skabt det problem med, at ministeren ikke vil bygge det femte spor. Derfor synes jeg, at ministeren skylder en forklaring på, hvorfor det så er nødvendigt at haste dette lovforslag igennem på nuværende tidspunkt.

Kl. 17.15

Det er jo rigtigt, som også hr. Ole Sohn var inde på, at i løbet af sagens behandling har der mig bekendt ikke kunnet opdrives en eneste – jeg ved ikke, om jeg har overset nogen – der mener, at det er et fornuftigt forslag, ministeren har fremsat. Derfor vil jeg egentlig også godt spørge den socialdemokratiske gruppe: Hvad er det, der gør, at det er så vigtig en sag for Socialdemokratiet, når grundlaget er, at DSB har dokumenteret, at det ikke kan hænge sammen, og hvor den ene kommune og amtskommune efter den anden siger, at det ikke duer?

Hvad er det, der gør det så vigtigt for Socialdemokratiet, at der absolut skal bruges en milliard på et projekt, der ikke vil virke, i stedet for at bruge den milliard på at få bygget det femte spor, således at trafikken kunne komme frem. Det ville være et enormt fremskridt for passageerne og muliggøre en senere udbygning med S-tog osv.

Jeg har forsøgt at forestille mig, hvad der kunne være ministerens motiver til det her, og hvad der kunne være Socialdemokratiets motiver til det her, for jeg kan da ikke tro, at det bare kan være, fordi man engang har lavet en aftale, som ganske vist viser sig at bygge på et grundlag, der ikke hænger sammen. Så skulle begrundelsen jo være, at når man én gang har lavet en aftale, så kan denne aftale altså ikke laves om, selv om alle er enige om, at den aftale bygger på forudsætninger, som ikke holder.

Hvad skulle der være til hinder for, at vi aftale med dem, der indgik den oprindelige aftale, at vi laver aftalen om? Det kan man jo godt gøre, vil jeg sige til ministeren, hvis de, der er enige om det, bliver enige om at kigge på det igen, fordi forudsætningerne er skredet. Det argument er ikke godt nok, at det har man én gang aftalt. Det synes jeg ikke er særlig klogt, og det er immer væk 1 mia. kr. i runde tal, som smides ud ad vinduet, hvis man vedtager lovforslaget i den her folketingssamling.

Så lagde jeg mærke til, at Dansk Folkepartis ordfører i stigende grad er ved at komme i tvivl om visdommen i lovforslaget. Det synes jeg skal opmuntres. Jeg vil meget gerne støtte, at Dansk Folkeparti går dybere ned i sagen, når den kommer tilbage i udvalget og måske også kan være med til at kigge på, om det aftalte grundlag er fornuftigt.

Jeg synes, det er en god idé at få det tilbage i udvalget og få kigget på det. Det er en meget stor fejltagelse, et flertal i Folketinget er på vej til at begå, men der er tid til omtanke endnu.

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Ole Sohn efterlyste, at et eller flere af forligspartierne skulle åbne sig lidt for at diskutere visdommen i den beslutning. Jeg skal såmænd bare tilkendegive, at i Det Radikale Venstre er vi mere end parate til at tage en diskussion på basis af de nye oplysninger om, at anden etape af S-togsløsningen vil blive væsentlig dyrere eller måske slet ikke kan lade sig gøre, og dermed en diskussion af, om det er den rigtige prioritering at starte med S-togsløsningen, eller om man i stedet skulle starte med det femte spor.

Men det er også klart, at vi har et forlig, og hvis vi skal ændre forliget, kræver det jo, at alle parter er enige. Jeg vil bare gerne tilkendegive, at Det Radikale Venstre vil være parate til at diskutere den prioritering.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Projekt »S-tog til Roskilde« er en del af aftalen om trafikinvesteringerne fra januar 2001. Selv om regeringen ikke kan tage æren for at have opfundet projektet, er der efter min opfattelse tale om et fornuftigt projekt.

Med hensyn til problemerne omkring Taastrup, som fru Margrete Auken rejser, synes jeg, det er en god idé, at udvalget i morgen, tror jeg, det er, tager ud og besigtiger det. Jeg tror, udvalget vil komme til det resultat, som også er indeholdt i lovforslaget, at de indsigelser, der er

kommet fra Taastrups side, er temmelig meget overdrevne i forhold til de problemer, der er.

Kl. 17.20

Der er naturligvis ingen, der får et S-tog kørende tæt ved sig, som ikke synes, det er et problem, men der er taget kolossalt mange hensyn og vil blive taget flere, bl.a. i form af en 8 m høj jordvold, som i øvrigt kan beplantes, foruden at volden kan gøres højere. Derudover kører man med meget lydsvage toge. Og det var så spørgsmålet om Høje Taastrup.

Så rejser hr. Ole Sohn sådan det mere principielle spørgsmål: Hvorfor diskuterer vi denne sag, hvis hr. Ole Sohn ikke kan lide den, og hvis der er andre medlemmer af Folketinget, der ikke kan lide den? Dertil vil jeg gerne spørge: Hvordan mon hr. Ole Sohn og hr. Keld Albrechtsen havde reageret, hvis jeg ikke havde fremsat et lovforslag til noget, jeg var blevet pålagt efter et forlig? Det er jo en ganske interessant tanke, hvordan ministeren så havde haft det.

Dernæst skal jeg sige, at jeg to gange – den ene gang på opfordring af hr. Martin Lidegaard, som hr. Martin Lidegaard korrekt siger – har kaldt forligspartnerne over i Trafikministeriet. Jeg har sat dem omkring bordet i Trafikministeriet. Vi har gennemgået sagen ganske grundigt: Roskildepromatikken, Høje Taastrup-problematikken, og jeg har spurgt: Er der nogle af deltagerne, der ønsker at bryde dette forlig? Svaret har været fra samtlige partier: Nej, vi ønsker ikke at bryde dette forlig, vi ønsker, at lovforslaget bliver gennemført. Så er det meget nærliggende spørgsmål til hr. Ole Sohn og hr. Keld Albrechtsen: Hvad har ministeren så at gøre?

I øvrigt synes ministeren også selv, at det er et godt forslag, og desuden er jeg glad for, at hr. Martin Lidegaard bekræftede, at vi har været ovre hos mig, hvor vi diskuterede det fuldstændig åbent og fuldstændig frit. Men der var ingen, der ønskede at bryde dette forlig, og derfor gennemgår forslaget sin anden behandling og forhåbentlig sin tredje behandling om nogle dage.

Jeg synes, det er godt, at forslaget går tilbage til udvalget efter besigtigelsen. Det giver jo mulighed for, at man kan diskutere det endnu en gang, og der synes jeg, at formanden for Trafikudvalget har handlet fuldstændig korrekt.

Til allersidst skal jeg bare sige, at det er en misforståelse, når nogle siger, at regionaltogene bliver dårligere stillet. Alle regionaltog kører fortsat til København. Der sker ikke nogen forringelse for de regionale toges rejsende.

Første næstformand (Svend Auken):

Og så har vi en række korte bemærkninger. Den første er fru Margrete Auken, dernæst hr. Ole Sohn og hr. Keld Albrechtsen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg bliver nødt til at sige til ministeren, at det der med Taastrup simpelt hen ikke er rigtigt. Jeg har set materialerne fra Banestyrelsen, og af dem fremgår det bestemt ikke, at man får den dramatiske gene, men når man så ser de materialer, som Taastrup har fået fremstillet, og som er vel-dokumenterede, så er det en dramatisk forringelse, og så kan det altså ikke nytte noget, at man bare siger, at det ikke passer.

Jeg vil gerne invitere ministeren over at se, jeg tror det er bilag 38, hvor vi har fået nogle modeller, hvor man kan se, at de der toge kommer til at køre højere oppe end de eksisterende S-tog. Det kan man ikke bare klare med lidt beplantning, for det er altså ganske voldsomt.

Så med hensyn til regionaltogene. Nu har jeg spurgt om det igen, men det er jo i forlængelse af et spørgsmål, jeg har stillet om det, hvor ministeren svarer på baggrund af det eksisterende, men ikke ud fra DSB's basismodel. Og i forhold til DSB's basismodel kommer der altså færre både S-tog og regionaltog med den løsning her.

Endelig vil jeg sige, at regionaltogetsforringelsen såmænd ikke engang er det værste. Det er, at der er en række mennesker, der i dag har adgang til regionaltog, som fremover ikke får det, men kun får S-toget. Og der er ingen, der frivilligt tager S-toget, hvis de kan tage regionaltoget.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg er helt på det rene med, at ministeren er forpligtet til at fremsætte et lovforslag på baggrund af det forlig, der ligger, og var det modsatte tilfældet, så kunne forligskredsen berettiget kritisere ministeren.

Mit ærinde er sådan set blot at få frem, hvori det geniale består. Ministeren har altså ikke reageret på eller svaret på, at tre amter primært, i hvert fald når man tager de kommuner med, der står bag, også ude i Vestsjællands og Storstrøms Amter, jo klart har tilkendegivet, at de *ikke* ønsker S-togs-løsningen, fordi man *ikke* fjerner kapacitetsproblemerne ved Roskilde. Man vil have

det femte spor. Nu er der en række kommuner i Roskilde Amt, der har gjort det samme.

Så mit spørgsmål går ikke på, at ministeren skal bryde et forlig. Mit spørgsmål er, om ministeren vil være indstillet på at tage en ny drøftelse, en ny forhandling og ændre forliget, hvis nu også Socialdemokratiets ordfører – ligesom Det Radikale Venstres – ville erkende, at den her løsning ikke er god. Deres folketingsmedlemmer ude i området kan jo heller ikke lide den, når det kommer til stykket.

Kl. 17.25

Det er ikke noget med, at man skal bryde forliget, forligskredsen skal være enig. Derfor vil jeg også godt bede Socialdemokratiets ordfører eller repræsentanter for de områder om at komme op og redegøre for, om man vil være indstillet på, på samme måde som Det Radikale Venstre, at lave en ændret prioritering.

Jeg mener egentlig, det er ret væsentligt, at man ikke gennemfører noget hen over hovedet på de kommuner og de amter, som den her ordning kommer til at berøre på negativ vis.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det er en klog melding, hr. Martin Lidegaard kommer med, at Det Radikale Venstre er indstillet på at åbne en diskussion, en forhandling.

Nu refererer ministeren til nogle drøftelser, som jeg jo ikke har deltaget i, men hvor ministeren skulle have spurgt sine forhandlingspartnere: Ønsker I at bryde forliget? Men når man stiller spørgsmålet på den måde, kan man jo kun få ét svar fra de andre parter; Nej, vi står selvfølgelig ved forliget. Som man spørger, får man jo svar.

Hvis ministeren nu i stedet for spurgte Socialdemokratiet: Har Socialdemokratiet samme opfattelse som Det Radikale Venstre, at man vil være villig til at gå ind og drøfte f.eks. en ændret tidsrækkefølge? F.eks. om man først skal kigge på S-tog, når man har sikret det femte spor, eller andre løsningsmuligheder, og som så, hvis parterne i forliget var enige om det, kunne blive en realitet.

Jeg ville egentlig også godt stille Socialdemokratiet det samme spørgsmål, og jeg synes altså, det er lidt ærgerligt, at Socialdemokratiet ikke deltager i den her debat. Jeg går da ud fra, at det er også et vigtigt spørgsmål for Socialdemokratiet, og derfor er det vel ikke holdbart, at So-

cialdemokratiet opretholder total tavshed i en sådan debat som den her.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Til fru Margrete Auken: Jeg har naturligvis set materialet, og jeg kan sige til fru Margrete Aukens orientering, at da jeg havde set materialet og jeg blev stillet nogle spørgsmål om forholdene i Taastrup, så indkaldte jeg forligspartierne, og jeg indkaldte underdirektøren for Banestyrelsen, der gennemgik det meget, meget grundigt.

Det, fru Margrete Auken siger, passer ikke ifølge det, Banestyrelsen siger til mig. Men prøv nu at gå ud og se på det i morgen, hvor Banestyrelsen også er med, og så lad os få en diskussion om det, i stedet for at sige, hvad den ene siger, og hvad den anden siger. Der er god mulighed for det i morgen.

Til hr. Ole Sohn vil jeg gerne sige, at denne løsning her giver ganske enkelt mere trafik. Den giver især mere trafik mellem Roskilde og Taastrup. Det kan man ikke diskutere. Der kommer simpelt hen flere toge.

Så roser hr. Keld Albrechtsen hr. Martin Lidegaard. Jamen jeg har også godt set hr. Martin Lidegaard optræde i fjernsynet og i Jyllands-Posten med, at han synes, det her er noget skidt. Men han siger det samme som de øvrige partier: Jeg går ikke fra et forlig, og jeg stemmer ja til forslaget. Jeg mener: Hvad skal man så forholde sig til?

Jeg beder om et godt råd fra hr. Ole Sohn, for der er altså ingen – og de er spurgt – der har den opfattelse, at dette her skal ændres, når jeg spørger, om de ønsker at bryde forliget. Det fremgår også tydeligt af debatten. Der er tre, der har taget ordet, og det er de tre, der ikke er med.

For øvrigt er det et meget, meget bredt flertal, hvis man læser betænkningen, der står bag dette forslag. Det er omkring 90 pct. af Folketinget. Det synes jeg nu er et meget godt flertal for et lovforslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først til ministeren: Det er godt, at vi skal ud og se på det i morgen. Jeg har nu været ude at se det, men jeg tager meget gerne med igen.

Så vil jeg lige bede Folketinget lægge mærke til, at ministeren havde en meget fin formulering lige før: Man kan ikke nægte, at der kommer mere trafik mellem Roskilde og Taastrup. Det er lige den, vi har, for der kommer ikke større ka-

pacitet. Man blander trafikken på skinnerne mellem Roskilde og Taastrup. Der kommer ikke mere kapacitet. Man fratager Hedehusene og Trekroner deres regionaltog, men der kommer til at køre flere toge, det er rigtigt, men ikke mellem Roskilde og København og ikke mellem Taastrup og København. På nogle punkter kommer der endda færre i forhold til basialternativet.

Det var jo det, vi skulle snakke om i denne her sammenhæng. Man skaber sandsynligvis nogle kaosproblemer mellem Roskilde og Taastrup, fordi man sender nogle toge ind, der skal køre på tostrømssystemer, og det er der altså mange der siger at vi får problemer med. Det kan godt være, vi ikke gør det, men der kommer mindre kapacitet. Der kommer måske flere toge, men ikke indad, og jeg er glad for, ministeren sagde det her tydeligt, for det er næsten første gang, jeg har fået en minister til at indrømme det. Normalt har man jo brugt den der model til at fremstille det, som om der kom flere toge ind til København. Det gør der jo ikke.

Kl. 17.30

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg synes, det er beklageligt, at ministeren ikke forholder sig til det, der er kernen i mine spørgsmål. Det er ikke så meget, hvordan man forholder sig til et forlig – der er vi enige – men ministeren har vel også et ansvar for de reaktioner, der kommer fra de kommuner, som bliver berørt. Samtlige kommuner – og i øvrigt også folketingsmedlemmer valgt her – i Storstrøms Amt, i Vestsjællands Amt og i Roskilde Amt har påpeget problemerne. Det fremgår også af pressemeddelelser og materiale sendt til ministeren og til forligskredsen. Så man er opmærksom på, at det ikke bare er fra enkelte partier, det er faktisk også fra regeringspartierne og fra Socialdemokratiet, at der er rejst berettiget tvivl om det her.

DSB har meget klart dokumenteret, at det her ikke løser nogen kapacitetsproblemer. Så ministeren bør da med baggrund i de mange henvendelser, der er kommet, dels fra de tre amter, dels fra en lang række kommuner, sige til forligskredsen: Der er altså et nyt grundlag, fordi de kommuner, som bliver berørt af det på negativ vis, er meget, meget kraftigt imod.

Så skal vi ikke prøve at finde en anden løsning, sådan at vi også laver en trafikinvesteringsplan, der – som hr. Helge Adam Møller så

smukt sagde det – bygger på nogle fair vilkår og nogle objektive kriterier, som er med til at lave bedre trafikservice også ud i de to amter? Det er det, jeg mener ministeren skal forholde sig til, tage udgangspunkt i de henvendelser, der er kommet udefra, og på den baggrund tage et møde med forligskredsen igen.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Trafikministeren undrer sig over, at jeg på den ene side siger, at jeg vil stå ved vores forlig, og på den anden side siger, at jeg gerne så det genforhandlet.

Der er sket tre ting, siden vi tilsluttede os det forlig. Det første er, at det har vist sig, at anden etape bliver tre gange så dyr eller slet ikke kan lade sig gøre. Det andet er, at der har rejst sig en massiv protest på lokalt plan imod dette forslag. Og det tredje er, at vi har fået en ny regering, der hen over sommeren skal fremlægge en investeringsplan for al trafik i Danmark over de næste 10 år.

På den baggrund har Det Radikale Venstre sagt, at vi synes, det ville være rimeligt at udskyde den endelige beslutning om dette forslags visdom, til vi havde investeringsplanen klar, til vi havde fået sammenlignet kapacitetsmulighederne i denne løsning og i det femte spor mellem Høje Taastrup og Hvidovre. Og det er korrekt, at når man spørger os direkte, om vi vil bryde forliget, siger vi, nej, det vil vi ikke, for Det Radikale Venstre bryder ikke noget forlig.

Men man har lov til at sige: Vi vil gerne have det forhandlet. Og man har lov til at sige: Vi ville ønske, at de andre partier også havde lyst til at tale om det igen. Og det har ministeren også vist sig åben over for. Derfor tror jeg nok, man skal spørge de andre partier, hvorfor de ikke ønsker i det mindste at forhandle det her.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

(Foretaget på den i forretningsordenens § 35, stk. 3, angivne måde).

Ændringsforslaget forkastedes, idet 9 stemte for, 91 imod; 5 stemte hverken for eller imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Svend Auken):

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

Kl. 17.35

Den næste sag på dagsordenen var:

24) Anden 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. Første behandling 5/4 2002. Betænkning 7/5 2002).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Peder Sass (S):

Under førstebehandlingen var Socialdemokratiet positive over for det oprindelige lovforslag, idet vi vurderede, at forslaget kunne betyde, at der måske kunne oprettes flere fjernbusruter i Danmark, og dermed havde vi en forventning om en bedre service over for en række borgere.

Under udvalgsarbejdet har trafikministeren tilsyneladende været under et stærkt pres fra en række store rutebilejere og fundet anledning til at stille ændringsforslag, som markant ændrer på det oprindelige lovforslag fra ministeren.

Ændringsforslaget hedder:

»Tilladelse til fjernbuskørsel kan ikke gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvist ejet af én eller flere offentlige myndigheder.«

Vedtagelsen af dette ændringsforslag betyder for X-bussers vedkommende med hensyn til den service, som borgerne får i de jyske amter, at