

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I mit indlæg spurgte jeg ministeren, om ministeren kan se nogen mulighed for at bygge på de hidtil foretagne undersøgelser i femtespors-VVM-redegørelsen. Der har jo været mange, og for mig at se har de været ret grundige, så er der nogen mulighed for det?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er min personlige vurdering, at det vil der være, for de, der skal lave VVM-analysen, vil jo selvfølgelig tage hensyn til, hvad der er sagt og skrevet og gjort tidligere. Det er formentlig også en af årsagerne til, at det er langt den billigste af de to VVM-løsninger, at man på forhånd har noget materiale at gå ud fra.

Hr. Poul Andersen udtrykte sig lidt mere humoristisk: Vi kan leje en student i en uge, og så er det alt sammen løst. Det er måske en overdriivelse, men det fremmer jo tit forståelsen. Men det er klart, at man vil bruge noget af det foreliggende materiale; jeg kan slet ikke forestille mig andet.

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

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

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:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 107: Forslag til lov om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/12 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Karsten Nonbo (V):

Lige før havde vi et projekteringslovforslag, men nu er det straks mere konkret. Nu har vi et direkte anlægslovforslag, og det er da gudske-lov dejligt også at have et anlægsforslag på jernbanesiden.

Der er absolut brug for 2 km skinner omkring Ringsted, uanset hvilken af løsningerne i det lovforslag, vi lige har debatteret, vi måtte vælge, for de skinner vil være en gevinst for begge løsninger. I dag er situationen jo den, at Ringsted er et trafikalt jernbaneknudepunkt for både Sjælland, Lolland-Falster, Fyn og Jylland, og mange tog må holdes tilbage og vente på, at der kan krydses i Ringsted. Kommer der eksempelvis et tog til Lolland-Falster østfra, må det afvente passage af et tog fra Jylland mod København, fordi de to tog skal krydse hinandens spor. Det skulle kunne undgås i fremtiden, så i Venstre vil vi absolut anbefale dette anlægslovforslag.

Vi glæder os over, at forslaget er så konkret. Der står i det, at arbejdet skal laves i 2008, så der kan køres på sporet i 2009, og det glæder mig også, at der tilsyneladende også er en folkelig accept. Det er jo gerne sådan, at alle vil have veje og alle vil have jernbaner, bare de ikke kommer til at ligge der, hvor man selv bor. Her synes jeg der er gjort et nydeligt stykke arbejde fra ministeriets side, som tager hensyn til både kolonihaver og beboere. Jeg har i hvert fald ikke set nogen hørings svar eller hørt nogen protester, der går voldsomt imod forslaget, så skal vi ikke alle sammen glæde os over det?

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Poul Andersen.

Kl. 15.55

Poul Andersen (S):

Vi har behov for mere og bedre kollektiv trafik, for vi har også behov for en meget større pendling mellem landsdelene med den udvikling, vi har i vores samfund i disse år. Den blev skubbet godt i gang af den socialdemokratisk-radikale regering, som op gennem 1990'erne skabte øget beskæftigelse og vækst i erhvervslivet.

Folk vil blive boende, hvor de nu bor, men Danmark er et stort arbejdsmarked, og det er vi nødt til at forholde os til. Vi er nødt til at åbne alle muligheder for at øge transporten. Der er behov for det, der er behov for øget fleksibilitet,

men vi har en utrolig fleksibel arbejdsstyrke, og vi har altså det politiske ansvar for at give mulighed for, at folk kan påtage sig et arbejde, og at varerne kan komme frem til tiden.

I fremtiden vil der være et stigende behov for netop at fokusere på en bedre person- og gods- trafik, ikke kun på jernbane, men også på vej, og derfor er det forslag om overhalingssporet ved Ringsted, som er fremsat her, et godt forslag. Det vil medvirke til en større kapacitet og en bedre regularitet, og det er vi positive over for.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

I overensstemmelse med trafikaftalen af 5. november 2003 vedrørende mindre kapacitetsforbedringer mellem Østerport og Ringsted, det såkaldte KØR-projekt, gives transport- og energiministeren med dette lovforslag bemyndigelse til at anlægge et overhalingsspor på en 2,1 km lang strækning mellem Østre Ringvej og Ringsted Station umiddelbart nord for den eksisterende jernbane til Ringsted.

Dansk Folkeparti finder dette anlægstiltag overordentlig vigtigt. Siden begyndelsen af 1990'erne har man gennemført omfattende undersøgelser af muligheden for udvidelse af bane kapaciteten mellem København og Ringsted. Historien bekræfter hermed, at man ikke rider samme dag, som man sadler, i forbindelse med anlæg af jernbaneinfrastruktur.

Overhalingssporet øst for Ringsted vil medvirke til øget kapacitet for både regionaltrafikken mellem Næstved og København, landstrafikken fra Storebælt til København og godstrafikken, ligesom regulariteten omkring Ringsted generelt bliver bedre. Samtidig indgår sporet i en større kapacitetsudvidelse, hvad enten dette vil ske i form af udbygning af den bestående bane eller anlæg af ny bane. Anlægsarbejdet af overhalingssporet startes op i år og forventes tilendebragt i 2009, og anlægssummen er anslået til 133 mio. kr. i 2006-priser.

Dansk Folkeparti anbefaler varmt dette forslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Jeg vil ikke sige så meget. Den tidligere ordfører har jo været inde på detaljerne i lovforslaget, og vi synes, det er et nødvendigt forslag. Der er brug for kapaciteten for at sikre regulariteten, så vi støtter lovforslaget fuldt ud.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er den radikale ordfører, og det er hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Fra radikal side hilser vi dette forslag yderst velkommen. Det er jo det, der skal til, for at vi kan få en hurtigere kollektiv trafik, og for at vi kan få flere tog, som går mere rettidigt, og ikke mindst kan togene reducere deres kørselstid, hvis vi bruger den øgede kapacitet på den rigtige måde.

Men jeg bliver også nødt til at sige, at det kun er et første lille skridt, vi beslutter her. Det helt store kæmpeskridt kan vi tage, når vi kan vedtage enten den ene eller den anden større løsning til at forbedre kapaciteten mellem København og Ringsted, og uanset hvilken af løsningerne vi vælger, vil det efter min mening revolutionere den kollektive trafik på Sjælland, hvis vi vel at mærke samtidig får vedtaget en opgradering af Nordvestbanen og Sydbanen og også gerne et par ekstra overhalingsspor på S-banerne til henholdsvis Hillerød og Køge. Så kan vi pludselig være den kollektive trafik på Sjælland bekendt.

Men dette er det første konkrete skridt, det er tiltrængt, og vi støtter forslaget helhjertet.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er SF's ordfører, og det er hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF hilser vi også forslaget her meget velkommen, og jeg kan tilslutte mig den tidligere talers ord om, at vi skal have noget skinnetrafik på Sjælland, som vi kan være bekendt, og at dette her er et første lille skridt. Det kan pege i begge retninger med hensyn til den store løsning, vi snakkede om tidligere, og det kan pege både i retning af en nybygningsløsning og i retning af et femte spor.

SF går helt ind for det her som en nødvendig ting til den videre udvikling.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Og så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

I Enhedslisten er vi tilhængere af det her lovfor-slag. Vi er faktisk tilhængere af, at man i det hele taget forbedrer forholdene for jernbanetrafi-kken. Det tror jeg ikke der er nogen der er i tvivl om her i Folketinget, og vi vil støtte lovforslaget.

Selv om det i det her tilfælde blot drejer sig om et overhalingsspor på lige omkring 2 km, bi-drager det ikke desto mindre til at afkorte rejse-tiden for passagererne og til at smidiggøre gods-trafikken. Der findes jo i dag i Danmark en række kendte flaskehalse i det danske jernbanesys-tem. Skal det lykkes for jernbanen at erobre en større andel af de rejsende i såvel den sjælland-ske regionaltogetrafik som i trafikken mellem landsdelene, skal de her flaskehalse fjernes.

De ventetider, der er ved Ringsted Station, og som omtales i bemærkningerne til lovforslaget, kan måske synes beskedne, men for os at se i En-hedslisten er der ingen tvivl om, at både venteti-der og forsinkelser vil blive af langt større om-fang, når DSB i løbet af få år iværksætter »Gode Tog til Alle« med IC4-tog, 20-minutters-drift, 30-minutters-drift osv., hvis de værste flaskehalse på det tidspunkt ikke vil være fjernet.

Vores støtte til lovforslaget skal dog ikke for-hindre os i at pege på nogle problemstillinger, som vi mener der bør sættes ekstra fokus på og også mere fokus på, end det fremgår af lovfors-laget. Det drejer sig om de støjforhold, som na-boerne til banen skal leve med både under og ef-ter anlægsarbejdet. Mange mennesker, der bor tæt ved et større trafikanlæg, det være sig vej el-ler bane, oplever betydelige gener i det daglige. Skal vejen eller banen udvides, stiger gerne selvfølgelig selv-sagt betydeligt, og det gælder både under anlægsarbejdet, og det gælder selvfølgelig også efter anlægsarbejdet.

Uanset længden af anlægsarbejdet kan støjge-nerne være ganske belastende for naboerne, og i de situationer, hvor de tilladte støjgrænser ikke kan overholdes, f.eks. når skinnerne kommer tættere på folk og deres boliger, som det vil være tilfældet her, og/eller når der udføres anden form for stærkt støjende arbejde af længereva-rende tid, f.eks. i flere på hinanden følgende weekender, bør de pågældende naboer varskos i god tid, så de får mulighed for at finde alternati-ve overnatningsmuligheder. Eventuelt bør det overvejes at lade de mest udsatte naboer flytte

på hotel eller lignende og lade udgiften hertil af-holdes af anlægsmyndigheden.

Det er jo sådan, at med den udvikling, vi ser inden for udvikling af materiel til godstogstra-fikken og jernbanetrafikken som sådan, vil de mest støjende lokomotiver jo gradvis forsvinde i det hele taget, og selvfølgelig også i den sjæl-landske regionaltogetrafik, og i stedet vil der bli-ve indsat togsæt med relativt lave støjemissio-ner. Til gengæld vil antallet af forbipasserende tog stige.

Som erfaringerne viser bl.a. fra flytrafikken, er det jo ikke altid selve støjniveauet, der er det afgørende, men hvor ofte trafikmidlet passerer forbi et givet punkt.

På banestrækninger øst for Ringsted vil tra-fikken bestå af såvel passager- som godstog, og det er det sidste, der er en dominerende faktor i al jernbanestøj, især når godstogene kører om natten, hvor grænseværdierne er lavere. Over to tredjedele af de godsvogne, der kører på danske banestrækninger, indgår i en europæisk pulje-ordning. En effektiv støjdæmpning af godsvog-ne vil kræve, at problemet løses i international sammenhæng, f.eks. i UIC.

Men helt uden redskaber står vi dog ikke. Der er ting, vi selv kan gøre. F.eks. kan der ved nyan-læg eller renovering af banestrækninger sættes ind der, hvor støjen opstår, nemlig mellem hjul og skinner. Her er der flere muligheder for f.eks. at anvende vibrationsdæmpende teknik, ballast-måtter, sveleunderlag, skinnenisolering, mange ting, og det er her, hvor Enhedslistens pointe kommer ind ved den her 2-kilometers-jernbane-strækning. For den her strækning på 2 km er faktisk en rigtig god mulighed for at lave for-skellige forsøg med støjisolering og støjdæmp-ende foranstaltninger, hvor erfaringerne så ef-terfølgende kan bruges, når der skal bygges i stor skala fra København ned over Køge og til Ringsted og i forbindelse med anlæg af et femte spor. Det vil sige, at vi her med anlæggelsen af en forholdsvis lille jernbanestrækning prøve at gøre os nogle erfaringer, som vi så senere kan bruge i storskalaforsøg.

Kl. 16.05

Anlægsarbejdet i forbindelse med de her 2 km jernbane bør derfor prioriteres som et pilot-forsøg, for at anlægsmyndigheden kan erhverve sig viden og indsigt i, hvordan de forskellige støjdæmpningsteknikker virker i praksis – erfari-nger, som netop vil være meget nyttige ved anlægget af København-Ringsted-projektet og si-

den hen ved andre anlægsarbejder, f.eks. femtesporet.

Vi finder endvidere, at de boliger, der nu vil få jernbanesporene betydelig tættere på, skal støjsikres optimalt. Afskærmningen skal ikke kun rette sig efter, hvordan støjniveauet vil være inde i huset, den skal også rette sig efter, hvordan støjniveauet vil være ude i haven. For når man har et hus med en have til, benytter man jo ikke kun huset, man benytter forhåbentlig også den tilhørende have.

Endelig finder vi, det er meget vigtigt, at der sørges for erstatning til alle de kolonihaver, der vil blive nedlagt som følge af anlægsarbejdet.

Med de bemærkninger vil jeg afsluttende sige, at Enhedslisten er positive over for lovforslaget. Flere jernbaner har været en mærkesag for os i årevis, hvor skiftende regeringer desværre har villet hælde for mange milliarder i motorveje, som ingen bruger, i stedet for at give skinnettet et løft. Disse 2 km skinner er jo ikke alverden, men det er 2 km skinner, som trods alt er et skridt i den rigtige retning, og som vi kan bruge til at få os nogle gode erfaringer med hensyn til at støjsolere, som vi så kan bruge, når der skal bygges endnu flere skinner i det her land, for det skal der. Vi har brug for meget mere skinnekapacitet i Danmark.

Med de ord vil jeg sige, at det var det, for nu kan jeg se, at jeg ikke har mere tid.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne takke for endnu et jubelforslag, og med jubelforslag mener jeg, at hele Folketinget er bag ved det, og det er jeg meget glad for. Jeg vil ikke gentage alt det positive, der er sagt. Vi er enige om, at det er godt, at det skal gå stærkt, og at vi skal i gang. Derfor håber jeg – og det er mit sidste ønske i den forbindelse – at vi får en hurtig behandling af forslaget i Folketingets udvalg, sådan at vi kan komme i gang i en fart. Vi er klar.

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:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 54:

Forslag til folketingsbeslutning om forsøg med gratis og billig kollektiv trafik.

Af Pia Olsen (SF) m.fl.
(Fremsat 5/12 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Først skal jeg slå fast – og jeg gør det indledningsvis, så man ikke kan være i tvivl – at regeringer ikke kan tilslutte sig det fremsatte beslutningsforslag om statslig iværksættelse af lokale forsøg med gratis og billig kollektiv trafik.

Forslaget vurderes ikke som hensigtsmæssigt, både på grund af de tidligere erfaringer med statslige tilskud til takstnedsættelser og fordeling af kompetencen til at fastsætte takster.

Erfaringerne med det generelle statslige tilskud til takstnedsættelser på 10 pct. var som bekendt ikke entydigt gode. Tilskuddet blev afskaffet i 2004, da det viste sig, at tilskuddet i mange af trafikelskaberne ikke førte til en reel takstnedsættelse på 10 pct. Samtidig var det vurderingen, at midlerne gjorde større nytte ved at blive brugt til at sikre infrastrukturen, og de gik derfor til Banedanmark. Det er en gammel, kendt historie.

Men hvad der er lige så vigtigt, er, at beslutninger om lokale forsøg med gratis transport naturligvis skal træffes lokalt. Men forslagsstillerne vil åbenbart gerne blande sig i det lokale selvstyre, kan jeg se. Det er nu engang sådan, at kompetencen til at fastsætte takster for den offentlige servicetrafik ligger hos de nye trafikelskaber og togoperatørerne.