

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 46:

Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af det jyske jernbanenet.

Af Jette Gottlieb (EL) m.fl.

(Fremsat 4/11 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Enhedslisten og fru Jette Gottliebs store interesse for jernbaner og kollektiv trafik glæder mig meget. Det her forslag er udtryk for denne interesse, og regeringen deler interessen. Allerede i 1997 og i den tid, jeg har haft ansvaret for Trafikministeriet, er der faktisk truffet mange vigtige beslutninger om forbedringer af og investeringer i jernbanetrafikken både med hensyn til nyt materiel og ny infrastruktur.

Jeg kan nævne Baneplanudvalgets rapport om modernisering af jernbanen og dens hovednet. Det giver en lang række – nogle måske mere realistiske end andre – forslag til forbedringer i nettet. Her kan nævnes i øvrigt, at Folketinget i foråret vedtog projekteringsloven om en ny jernbane mellem Ringsted og København, et projekt til ca. 6 mia. kr. I slutningen af 1998 er miljøundersøgelserne færdige, og jeg fremsætter så snart som muligt anlægslov for denne strækning, der både er en krumtap og også et kapacitetsmæssigt smertensbarn i hele det danske jernbanesystem. Når de nye spor er anlagt, vil det åbne mulighed for en langt bedre betjening af den store regionale pendlertrafik ind og ud af hovedstadsområdet og også have betydning for fjerntrafikken mellem landsdelene og godstransporten.

Jeg kan endvidere nævne det arbejde, der er i gang med at se på mulighederne for at opgradere banen i Østjylland, som vil være et første skridt på vejen til en gennemgribende modernisering af den jyske længdebane. Jeg kan nævne andre store initiativer på jernbaneområdet, der bærer frugt, og som betyder store fremskridt i udvikling af jernbanebetjeningen:

Kastrupbanen, der er under anlæg, og som tages i brug om mindre end et år, vil også have betydning for den jyske jernbane. Banen vil give en stor forbedring af den kollektive transport til og fra lufthavnen. Jeg kan ikke mindst

nævne ibrugtagningen af togforbindelsen over Storebælt i juni i år. Den har vist sig at være en stor succes, som mange mennesker i alle landsdele, der ellers ville have taget bilen eller flyet, har benyttet sig af, og den følges om få år op af den faste forbindelse over Øresund.

Ud over alle disse tiltag på udbygning af jernbanenettet kan jeg nævne beslutningerne om indkøb af 112 nye S-tog samt 17 Øresundstog, der vil indgå i et system med store perspektiver for udviklingen af den kollektive trafikbetjening i hele Øresundsområdet. Hertil kommer anskaffelsen af nye, stærke ellokomotiver, som udgør et af de tekniske elementer i satsningen på nye godskorridorer, de såkaldte »railfreight freeways«. Som sagt: Regeringen har ikke blot viljen, men også handlekraft til at investere i betydelige forbedringer af togtrafikken.

Enhedslistens plan for hele det jyske jernbanenet er meget ambitiøs, men en satsning på genoplivning af de mange små jernbaner i tyndt befolkede områder, der ellers for længst har givet op over for biltrafikken, forekommer næppe helt realistisk.

Jeg tvivler også på, at Enhedslistens overslag over udgifterne er realistiske. Jeg tror, de ligger meget i underkanten. For det første vil de anførte investeringer i infrastruktur være mærkbart højere, og for det andet vil de medfølgende driftsudgifter betyde store underskud på grund af et relativt svagt kundegrundlag.

Her er det min overbevisning, at samfundets midler gives bedre ud ved en satsning på andre miljøvenlige og fleksible transportformer. Det forekommer i den sammenhæng lidt vanskeligt at forstå, hvorfor Enhedslistens forslag ikke indeholder nogen overvejelser om mulighederne for at modernisere f.eks. busdriften i de mere tyndt befolkede områder, hvor jernbanedriften åbenlyst vil være relativt dyr som kollektivt transportmiddel, og hvor jernbanens miljøfordele ikke vil kunne udnyttes, måske endda snarere tværtimod.

Der er dog elementer i forslaget, som jeg synes er interessante at arbejde videre med. Det er bl.a. forslaget om en undersøgelse af jernbanebetjeningen i Århusområdet. Jeg vil stille mig positivt over for at gå ind i en medfinansiering af nærmere undersøgelser i dette område af en forbedret togtransport, herunder muligheder og perspektiver for udvikling af såvel jernbanetrafikken som regional- og fjerntrafikken omkring Århus.

På hovedstrækningen nordpå fra Århus mod Aalborg skal vi også have taget stilling til en modernisering af denne bane, som nogle kalder museumsbanen. Den er lang i forhold til vej-længden, men har også et sikrings- og signal-system, der bør udskiftes.

Men det er væsentligt for mig at understrege, at de tiltag, der skal foretages på jernbaneområdet, skal være fornuftige, for ellers giver det bagslag. Der skal være et tilstrækkelig stort befolkningsmæssigt underlag, når man i dag vil anlægge nye baner. Hvis ikke sådanne forudsætninger er til stede, afkommer det mig mere oplagt at prøve andre kollektive betjeningsformer.

Det er min politik, at der skal satses på jernbanetransport både af gods og passagerer dér, hvor jernbanen har sine stærke sider og kan konkurrere med de øvrige transportformer. Jernbanen har sin styrke i transport af mange mennesker over korte afstande, i hurtig transport af passagerer over mellemlange afstande og i transport af gods over lange afstande. Lægger vi mange penge i investeringer til baneudbygning på steder, hvor der ikke er et tilstrækkeligt grundlag, gavner vi ikke, men skader måske tværtimod jernbanen som helhed.

Enhedslistens beslutningsforslag tager ikke, synes jeg, tilstrækkelig højde for disse væsentlige forhold. Regeringen må derfor afvise beslutningsforslaget.

Søren Hansen (S):

Der er tale om et meget ambitiøst forslag. Der er også tale om et interessant forslag, som det må have kostet uendelig meget tid og kraft at få udarbejdet, så en honnør for den indsats, der ligger bag udarbejdelsen af forslaget.

Det er også et meget kostbart forslag. Man anslår det selv til i størrelsesordenen 19 mia. kr. Jeg tror, at ministeren har ret i, at det er overordentlig meget i underkanten. Min vurdering ville være, at det ligger langt, langt i underkanten af det, der ville være forudsætningen økonomisk set for at gennemføre forslaget.

Jeg tvivler også på bærekraften af forslaget, når vi vurderer indsatsen, materiellet, den økonomiske indsats i forhold til det befolkningsunderlag, der er tale om. Tog skal bruges dér, hvor de er bedst, dér, hvor de er mest konkurrencedygtige ikke bare økonomisk set, men også vurderet i forhold til miljøet, og når man vurderer det på den facon, er det ikke i de tyndt befolkede egne.

Vi har jo her i løbet af i dag og også i går kunnet konstatere, at i selv målsætningerne på det område, vi har inde i den aktuelle debat, har vi vanskeligheder ved at leve op til det, vi alle sammen gerne vil leve op til. Spørgsmålet er så, om man skal sprede kræfterne yderligere. Jeg tror ikke, det er nogen rigtig idé.

Jeg er enig med trafikministeren i, at der er elementer i forslaget, som kræver, eller som kunne stille krav om en nærmere og positiv vurdering. Det er spørgsmålet om Århusområdet og også spørgsmålet om, hvad man kan gøre for den del af jernbanestrækningen, som ligger op mod Aalborg, den anden store by i det jyske.

Alt dette har vi mulighed for at få vurderet, når vi nu her snart efter årsskiftet tager fat på at drøfte de fremtidige rammer for indsatsen på jernbaneområdet, og dér vil den positive del eller de fremkommelige dele af dette forslag på en naturlig måde kunne indgå.

Men på denne baggrund skal jeg altså afvise forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Jeg burde selvfølgelig være taknemmelig, når man nu kommer med et forslag om at opgradere det jyske jernbanenet for en snes milliarder kroner. Det er jo store tal, og det er klart, at i Jylland ville man da være taknemmelige mange steder, hvis det var sådan, at det kunne gennemføres. Men realistisk set må vi vel nok konstatere, at det ikke ville være samfundsøkonomisk ansvarligt at gennemføre de projekter, så Venstre vil sige, at det kan vi ikke gå ind for. Det kan da godt være, at nogle af de ting, man har peget på her, vil blive gennemført med tiden, det skal vi da ikke afvise. Men sådan som forslaget ser ud her, må vi selvfølgelig afvise det.

Kaj Ikast (KF):

Når man sidder og læser forslaget her, siger man: Ja, nu har der været socialistweekend igen, og nu kunne de ikke finde på andet at snakke om. Ideologierne var hørt op, så nu måtte de finde på noget nyt.

Det her er rent faktisk det, man havde før i tiden. I 1920, da Sønderjylland blev stemt hjem, havde man noget, der hed »die Kleinbahnen«, og her sad førerne og sang »Hele ugen alene«, og så nedlagde man dem, for der var ikke kunder til dem. Og det er jo det, der er sket igen. Nu skal man finde på en eller anden ting, som

overgår alt andet, og det har det fuldstændig gjort – også min fantasi. Men jeg kan nu ikke forstå, man glemmer Tønder-Tinglevbanen, for det var jo en meget vigtig bane før i tiden.

Når man ser på, hvordan Enhedslisten vil finansiere det her, må jeg spørge ministeren, om ikke det er fuldstændig ligegyldigt, om det koster 20 mia. kr. eller 30 mia. kr. Man lægger vel bare 1 kr. på benzinen, så er det finansieret, og så kunne man jo lige så godt lægge 10 kr. på, for man vil jo alligevel ikke have, at der er nogen, der kører bil. Med den store idealisme, man har med hensyn til at bekæmpe bilerne, spiller det vel ikke nogen rolle for Enhedslisten, om 1 l benzin koster 4 kr. eller 5 kr. eller 20 kr., og så kan man jo sidde og fantasere weekend efter weekend, og så kan man få forslaget kasseret her i Folketinget. Og det vil vi heldigvis også gøre.

Tommy Dinesen (SF):

Det er jo ikke sikkert, forslaget er lavet i en weekend. Det kan jo godt ske, at det er lavet, når man sad fast i et tog et eller andet sted, og jeg synes da, det er helt i orden, at man for en gang skyld diskuterer de jyske tværbaner og længdebaner, og hvad der nu er, frem for de sjællandske. Dem er vi jo vant til, og det er jo normalt dem, der optager vores tid.

Vi kan fra SF's side ikke have noget imod, at man laver en undersøgelse af den art, der foreslås af Enhedslisten. Det kunne måske også være rart, hvis det blev undersøgt, om det var billigere med busser nogle af de steder, hvor det nu foreslås, at der skal være jernbaner eller letbaner, bare for at have et sammenligningsgrundlag.

Vi er altid med, når det drejer sig om skinner og den slags, for det er noget, vi godt vil være med til styrke. Men jeg er ikke fuldstændig afklaret med hensyn til, om togene skal stoppe alle steder, eller om de skal køre igennem og kun stoppe nogle bestemte steder, hvor man så skifter over til bus eller andet. Hvad skal vi bruge toget til? Skal det være sådan, at det stopper alle steder, eller skal det kun stoppe nogle få steder, så det bliver sådan, som man diskuterede meget før i tiden, nemlig at byen som sådan bliver en slags central for videresendelse af passagerer? Selvfølgelig betyder det, at man må skifte transportmiddel, men på den anden side er det i hvert fald i nogle tilfælde bedre, hvis toget ikke stopper alle steder. Netop

det synes jeg i hvert fald er et problem på nogle af strækningerne.

Jeg skal ikke kunne sige, om de tal, der ligger her, er rigtige med hensyn til, hvad det ville koste, hvis man genoprettede nogle af banerne. SF har jo selv fremsat lignende forslag om genoprettelse af nedlagte jernbaner, og hvis man tager Slagelse-Næstved, ville det betyde, at man kunne spare 20 minutter. Det er noget, som jeg i hvert fald selv synes, der ville være noget i, og prisen for at genoprette den bane er 300 mio. kr., for selvfølgelig koster det penge.

Vi vil godt være med til, at de ting, der ligger i forslaget, bliver undersøgt, og det kan jo gøres mellem første og anden behandling med en del spørgsmål, og så kan vi prøve at sammenligne tingene bagefter.

Hr. Svend Heiselberg har en rigtig dårlig dag i dag. Det er lige meget, hvad man gør for at prøve at tilfredsstille ham, så er der altså ikke noget, der hjælper sådan en fredag eftermiddag. Det har jeg allerede fundet ud af for lang tid siden.

Vibeke Peschardt (RV):

Enhedslisten har udført et – synes jeg – virkelig, virkelig flot og også interessant stykke arbejde med dette beslutningsforslag, der opfordrer regeringen til at undersøge, om det er muligt at få befolkningen ud af bilerne og over i den kollektive trafik, specielt togtrafik.

Man vil opgradere og åbne banestrækninger, der for længst har været nedlagt. Man vil lave nye banestrækninger midt ned gennem Jylland, og man vil altså gennemføre en meget massiv satsning på togdrift i det håb, at befolkningen vil lade bilerne stå. Det er ambitiøst, må man sige, og der er da også takter i forslaget, som vi egentlig sympatiserer meget med.

Men jeg vil ikke kalde forslaget helt realistisk, heller ikke selv om der kun er tale om en undersøgelse. Det er jo sådan, at der er lagt nogle spor ud for fremtidens togdrift i Danmark, og de spor har næsten alle været enige om, og vi er egentlig også godt i gang med at udmønte ideerne.

I Det Radikale Venstre har vi gjort os nogle tanker, som godt kunne passe ind i både trafikministerens udmelding for lidt siden og i lidt af det, der står i Enhedslistens forslag. Vi synes, at mulighederne for bedre togdrift, letbaner og genåbning af sporarealer omkring de større byer bør undersøges. Det skal ske i samarbejde med de regionale trafikskelskaber, og jeg tænker

først og fremmest på Århus og Aalborg og måske andre steder, hvor der findes brugbare skinnearealer, der kan bruges, hvis der i øvrigt er lokal vilje til det.

Vi kunne godt tænke os at være med til at lægge nye spor ud for en virkelig effektiv pendlertrafik. Toget har jo sin store force rent miljø-mæssigt på de steder, hvor der skal flyttes mange mennesker på den hurtigste måde. Vi ved, at der er problemer her på Sjælland, det har vi været inde på tidligere i dag og i går, men der er bestemt også andre steder, hvor det er aktuelt.

Vi kan ikke give tilsagn om at støtte Enhedslistens forslag, men det er en god inspiration, og det har bestemt været meget, meget spændende at læse det. Jeg er sådan set lidt imponeret af Enhedslistens måde at arbejde på. Nu lægger de et frø i jorden i år 1, og jeg kunne egentlig godt tænke mig at se, hvordan det ser ud om 50 år, men det kommer jeg nok ikke til at opleve.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Dette forslag er, som det er blevet sagt af flere ordførere, et godt, gennemarbejdet forslag helt ned i detaljerne, og der skal da ikke lyde utak fra Fremskridtspartiet over, at man laver et så gennemgribende godt stykke arbejde. Det er helt klart.

Men det, der kommer tydeligt frem heri, er i hvert fald det, som vi har hørt fra Enhedslisten og for den sags skyld også fra SF utallige gange: privatbilismen skal fjernes i Danmark, og vi skal alle sammen benytte den kollektive trafik. Det er en ønskeseddel fra Enhedslisten, vil jeg kalde det, helt ned i detaljerne, og den har man da lov til at fremsætte, og al ære og respekt for det. Men ikke desto mindre må man også sige, at gudskelov har Enhedslisten ikke flertal her i Tinget til at gennemføre det, der står i forslaget.

Vi i Fremskridtspartiet ønsker helt klart tværtimod at hjælpe privatbilismen – forstået på den måde, at flere skal have råd til at køre i egen bil, særlig i landdistrikterne, hvor netop arbejdsmand Petersen og frue osv. i allerhøjeste grad har brug for en bil. Det er ikke for sjov, de kører i bil i dag, og det er ikke for sjov, de skraber penge sammen eller måske optager lån for at kunne købe en bil. Vi ønsker som sagt, at det skal være nemmere at få egen bil, og vi ønsker ikke, at der skal lægges yderligere byrder på privatbilismen. Det skal tværtimod gøres billigere, så fra Fremskridtspartiets side må vi sige nej, nej og atter nej til dette forslag. Vi ønsker at

gå den anden vej og gøre det nemmere for borgerne – ikke for kapitalisterne, for de har altid råd til at køre bil – men netop for de mindre-bemidlede skal det være nemmere at få en bil, og derfor må vi klart afvise det foreliggende forslag.

Arne Melchior (CD):

Fru Peschardt kaldte dette forslag for ikke helt realistisk, og det kan jeg godt skrive under på, men det er et betydeligt understatement. Jeg fra min side vil kalde det overambitiøst.

Al ære for indsatsen, for de er sandelig flittige i den gruppe; det er der ingen tvivl om. Men forslaget er simpelt hen uladssiggørligt, og hvis man brugte de milliarder, der her er tale om – ingen kan med sikkerhed sige hvor mange, men lad os holde os til det her nævnte tal, et sted mellem 20 og 30 mia. kr. – ville det altså blive trafikhistoriens største flop. For selv om 50 pct. af bilerne skulle blive afskaffet, som forslagsstillerne drømmer om, ville der ikke blive ret mange flere kunder til de strækninger, der er tale om.

Jeg må henvise til, hvad jeg sagde om service under det foregående punkt på dagsordenen. Man kan ikke yde enhver tænkelig service, man kan ikke engang yde enhver service, som man meget gerne ville yde. Her i samfundet må der prioriteres med midlerne, ligesom jeg godt kunne tænke mig, at den flittige Enhedsliste prioriterede sin arbejdsindsats lidt anderledes, så man brugte sin tid og sine kræfter på forslag, som er gennemførlige tidligere end om de fra fru Peschards side angivne 50 år. Der er ikke tale om nogen realisme i forslaget, overhovedet ikke.

Hvor ville vi dog gerne gøre både undervisning og ældrepleje og sygdomsbekæmpelse og mange, mange andre ting meget bedre, end de er, selv om de relativt målt er høje her i landet, fine her i landet. Mon ikke alle de 179 medlemmer herinde gerne ville gøre dem endnu bedre? Men det kan vi altså ikke gøre uden at udskrive større skatter og afgifter eller uden at lade det gå ud over nogle andre ting, som vi også gerne vil gøre bedre.

Jeg mener, at dette forslag – så sympatisk det end kan forekomme for dem, der bor visse af de steder, der er nævnt i forslaget – ikke kan gennemføres, uden at det koster andre vitale interesser meget mere, end det vil gavne de mennesker, der kunne få en bedre trafikbetjening. Jeg skal i øvrigt henvise til, hvad jeg på CD's vegne

sagde under den mere generelle trafikdebat, vi havde i går, for det gælder også for dette forslag.

Jette Gottlieb (EL):

Med dette forslag har Enhedslisten lagt op til en overordnet debat om prioriteringerne i transportpolitikken i Danmark, og netop derfor har vi fremsat et – må jeg gøre opmærksom på – ikke særlig rabiat forslag på en grundig vurdering. Det er jo ikke et anlægsforslag om en opgradering af de jyske jernbaner.

Der er noget absurd i, at til trods for, at alle Folketingets partier har en positiv holdning til jernbanen som kollektiv transportform – det fremgik jo også af debatten i går – er det danske jernbanenet ikke udbygget i takt med den transportmængde, der er vokset og vokset, men tværtimod drastisk nedskåret. Der synes at være en forestilling om, at det net, der blev bygget i Danmark frem til 1920, er godt nok til at kunne klare den tyvedobbelte transportmængde. En modsat holdning gør sig gældende på vejområdet, for her kastes f.eks. milliarder af kroner ud af vinduet til helt overflødige motorveje, som vi har set det i Nordjylland.

Med dette forslag lægger vi op til at bryde med vejautomatikken og sikre, at der bliver skabt et vurderingsgrundlag, så alternative infrastrukturbeslutninger kan få mulighed for at blive fremmet. Vi tænker ikke bare på persontransporten, men så sandelig også på godstransporten, og det er der ikke mange af ordførerne der har hæftet sig ved.

Vi håber, man er opmærksom på, at vi med dette forslag giver mulighed for at få vurderet, hvad der vil ske, hvis store mængder af den langsgående godstransport i Jylland får mulighed for at komme over på skinner, så der dermed kan fjernes lastbiler fra vejene. Man må huske på, at slidet på vejene, hvoraf en stor del jo nu er amtslige, stiger med ca. kubikket af akseltrykket, så det er kæmpestore lokale besparelser på vejvedligeholdelse, der er at hente på den konto.

Jeg vil specielt henvisne til forslaget om en opgradering af jernbanenet omkring Århus, fordi det synes at fortjene særlig opmærksomhed.

Lokale kræfter har netop for nylig fremlagt et detaljeret forslag vedrørende jernbanelinjen Århus-Silkeborg, og vi har for nylig haft en minidebat om letbaner i Århus. Jeg håber, at trafikministeren under alle omstændigheder vil

drøfte sagen nærmere med den nyvalgte kommunalbestyrelse i Århus, og jeg hørte også trafikministerens mere konkrete tilsagn i forbindelse med Århusområdet, som glædede mig overordentligt.

Vores forslag lægger endvidere op til en overflytning af de lokale og regionale jernbanelinjer til amterne, hvilket jeg mener er nødvendigt, hvis vi skal redde disse linjer fra at blive kvalt i den liberalisering, der p.t. er i gang på jernbaneanrådet. Her ville det være ganske interessant at vide, hvad de nyvalgte jyske borgmestre mener om et sådant forslag, f.eks. muligheden for en langsgående godsbane ned gennem Jylland. Det kunne være interessant.

Men hensyn til finansieringssiden har jeg hørt meget om, hvor pengene skulle tages fra, men jeg vil understrege, at hele vores forslag bygger på omdisponering af eksisterende midler. Det drejer sig først og fremmest om at tage 6 mia. kr. fra de planlagte baneudretninger i Jylland. Jeg taler altså ikke om Ringstedbanen, som vi også prioriterer højt, men om de planlagte baneudretninger i Jylland, hvis man går videre end Eriknaer og medtager f.eks. Vejle Bro og de andre planer. Det er ca. 6 mia. kr., der kan omdisponeres derfra, og vi taler også om de besparelser i de jyske amter og kommuner på vejvedligeholdelsen, som kan opnås ved at overføre godset fra vej til jernbane, hvor vi har været meget beskedne og kun omdisponeret 10 pct. af vejbudgetterne. Endelig drejer det sig om at overføre motorvejsinvesteringer.

Hele forslaget lægger således op til en nærmere vurdering af, hvordan vi for de samme midler får mest mulig miljørigtig transport ud af det. Det hele kunne for den sags skyld også finansieres med en ganske beskedne benzins- og dieselaftgift på 50 øre pr. liter, men hver gang man nævner sådan noget, bliver regeringen helt skæv i hovedet, og derfor er vi ikke gået nøjere ind i et sådant forslag.

Så til de konkrete indvendinger. Jeg er meget glad for, at regeringen deler interessen for sagen, og jeg er også glad for den vending, man godt kan sige der er sket i regeringens politik med hensyn til opgradering af togdriften i Danmark. Jeg synes, det er den gode vilje, der præger den, og jeg ville glæde mig, hvis ministerielle beregninger kunne opkvalificere vores beregninger eller imødegå dem for den sags skyld. Indtil jeg har fået sådanne beregninger, mener jeg sådan set, at vore beregninger kan holde for de planer, vi har fremlagt, men jeg vil

meget gerne være med i en debat om eventuelle alternative beregninger over forslaget.

Jernbanens miljøfordele er indlysende under den forudsætning, at toget er fuldt, og det er alle godt klar over. Diskussionen går på, om toget kan blive fuldt, og den diskussion fører man sjældent, fordi man har den forestilling, at det er de store transporter på det store H, der er det afgørende, det bærende for jernbanedriften i Danmark, og fordi man har den forestilling, at de folk, der skal transporteres med jernbanerne, bor på banegårdene de pågældende steder. Men det er som regel ikke tilfældet.

Jeg er som sagt meget glad for ministerens positive holdning til vores Århusforslag, og jeg ser meget frem til et samarbejde om at udvikle det.

Til hr. Søren Hansen vil jeg sige mange tak for roserne. Det er rigtigt, at det er et fint og et stort arbejde, vi har lavet her. Med hensyn til jernbanen kontra de andre kollektive transportformer vil jeg sige, at jernbanen har nogle kvaliteter, som busserne ikke har. Dertil kommer, at de er det yderste led og fungerer som fødelinjer til resten af nettet, og derfor kan man ikke gøre op kilometer for kilometer, om jernbanedrift er rentabel. Det er det samlede resultat, man skal se på, og jernbanerne fungerer som fødeledninger i langt højere grad, end busser ville kunne gøre. Reduceres banenettet til det store H, er banens dage efter min mening talt.

Miljøeffekten har jeg været inde på. Det er klart, at det er en forudsætning, at kunderne vælger jernbanen, men i det øjeblik, nettet bliver så udbygget, som vi foreslår, er betingelserne herfor også til stede. Hvis det ikke sker en sådan udbygning, en sådan opgradering, er det klart, at det er en ond cirkel, der bliver sat i værk.

Hr. Svend Heiselberg glædede sig trods alt over vores indsats for den kollektive transport i Jylland, men stort andet hørte jeg ikke i indlægget, og hr. Kaj Ikasts manglende fantasi har jeg svært ved at kommentere.

Men til hr. Tommy Dinesen kan jeg sige, at han har ret. Forslaget er ikke blevet til på en weekend, det er helt korrekt. Det er et prioriteret udsnit af et langt større projekt, som er blevet til i snæver kontakt med lokale kræfter, og vi har prioriteret netop dette stykke af forslaget, fordi vi mener, der er nogle meget påtrængende problemer i godstransporten i Jylland og i området omkring Århus.

Til fru Vibeke Peschardt vil jeg sige, at jeg er meget glad for den meget rosende omtale, og jeg er også glad for, at fru Peschardt bemærkede, at det faktisk var en undersøgelse, vi bad om, og ikke en anlægslov. Det var hun sådan set den eneste, der konstaterede. Jeg lyttede meget til forslaget om, at der skulle lægges nye spor omkring de større byer for at styrke den lokale pendling, og jeg er helt overbevist om, at sådanne forslag kunne vi sagtens blive enige om, så jeg imødeser et spændende samarbejde på det punkt.

Til hr. Jan Køpke Christensen kan jeg sige, at vi er glade for, at forslaget trods alt bliver opfattet som et godt stykke arbejde. Jeg er også glad for, at hr. Jan Køpke Christensen har opfattet vores langsigtede miljøbestemte mål for transportpolitikken i Danmark, men enige bliver vi aldrig.

Til hr. Melchior vil jeg sige, at jeg takker for rosen for indsatsen. Jeg er ked af, at den er for-gæves, men trods alt har hr. Melchior opfattet det som et sympatisk forslag, og som jeg har nævnt, tages pengene ikke fra hverken de ældre eller fra sundhedsbudgettet eller nogle andre budgetter. De tages alene fra de allerede eksisterende transportbudgetter.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Blot en kort bemærkning om økonomien. Vores vurdering er, at dette forslag bliver mindst 50 pct. dyrere end anslået, dvs. at investeringerne i hvert fald bliver over 30 mia. kr. i stedet for de 19 mia. kr., der er angivet i forslaget.

Men det, der får mig til at tage ordet, er, at jeg ikke synes, det skal gå upåttalt hen, at man siger, at der kan spares 6 mia. kr. på en baneudretning i Østjylland. Jeg vil gerne sige for det første, at Baneplanudvalgets rapport er der ikke bevilget penge til, og at jeg ikke synes, alle forslagene i rapporten er lige realistiske. Når man derfor vil finansiere forslaget her ved at spare 6 mia. kr. på udbygningen i Østjylland – 6 mia. kr., der aldrig er bevilget – vil jeg ikke kalde det en besparelse.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil bare bemærke, at da forslaget blev fremsat, så vi kun en fjerdedel af den samlede plan som et direkte projekteringsforslag, og der var disponeret med 6 mia. kr. Jeg går ud fra, at der ikke bliver fremlagt en sådan plan, hvis man ikke har en forventning om, at pengene bliver

bevilget, men da jeg ikke støtter forslaget, vil det da kun glæde mig, hvis det bliver skrinlagt. Det ville jeg synes var udmærket.

Men så vil jeg gerne spørge, om jeg kan få ministerens tilsagn om, at hvis der rent faktisk ligger nogle beregninger i ministeriet om, at vores forslag skulle være 50 pct. dyrere, end vi har anslået, kan vi få dem at se. Jeg vil faktisk mægtig gerne se dem, og hvis ministeren vil give mig et tilsagn om, at jeg kan få dem at se, kan jeg måske lave et endnu mere kvalificeret forslag næste gang.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg svarer gerne på spørgsmål fra udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Elisabeth Arnold):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af betalingsordninger, betalingsringe, bompengge m.v. for den gennemkørende bilisme.
Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 4/11 97).

Sammen med denne sag foretoges:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 50:

Forslag til folketingsbeslutning om bompengesystem i København og Århus.
Af Jette Gottlieb (EL) og Keld Albrechtsen (EL).
(Fremsat 4/11 97).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Som det fremgår af bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 47, er det næsten ordret det samme forslag fra SF, som blev behandlet her i salen i april i år og i maj forrige år, og forslaget går generelt ud på at give lokale myndigheder mulighed for at indføre betalingsordninger, betalingsringe, bompengge m.v. for at dæmpe den gennemkørende trafik. Forslag nr. B 50 fra Enhedslisten indebærer en opfordring til, at vi nu går i gang med planlægning af et bompengesystem i København og Århus, men de tidligere debatter har tydeligt vist, at det er mere kompliceret end som så.

Som jeg har fremhævet tidligere, er den problemkreds, forslagsstillerne nævner, en del af de virkemidler, der tillader at regulere biltrafikken, og som både denne regering og tidligere regeringer har interesseret sig for. Regeringen finder, at de omtalte økonomiske virkemidler kan være interessante og relevante i en fremtidig situation, og regeringen har derfor iværksat et udvalgsarbejde, hvor man sammen med de amtskommunale enheder i hovedstadsområdet ser på forskellige sider af sagen vedrørende et vejbetalingsssystem – et road pricing-system – i dette område.

Af bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 47 fremgår det, at Oslo allerede har en betalingsring, der fungerer, og at Stockholm har besluttet at indføre en betalingsring. Jeg bliver her nødt til at gøre opmærksom på, at for det første tillader den eksisterende norske lovgivning kun vejbenyttelsesafgifter – som altså i Oslo er udført som en bompengering – der indføres for at finansiere vejinvesteringer og altså ikke for at dæmpe trafikken, og for det andet er planerne om en betalingsring i Stockholm af mange grunde, som jeg ikke skal komme nærmere ind på her, blevet opgivet i april i år. Der er således ikke tale om, at vi her i Danmark er bagud i forhold til resten af Norden med henblik på at indføre betalingsringe for at dæmpe trafikken.

Regeringen mener, at der som minimum bør foreligge et lokalt ønske om at indføre systemer med rent lokal virkning, før der bruges mange ressourcer på at undersøge sagen nærmere, og hidtil har ingen af de store bykommuner tilkendegivet, at de ønsker mulighed for at indføre en bompengering for at dæmpe trafikken ind til byen. Vurderingerne i de større bykommuner