

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Bare en kommentar til den sidste ordveksling her. Jeg forstår stadig ikke, at den danske samarbejdsminister ikke er klar over, hvilke ministre der skal deltage om få dage på sessionen. Det burde da være en væsentlig del af forberedelserne til det danske formandskab, at man er klar over, hvilke danske ministre der deltager og dermed også vil investere noget i at forberede det danske formandskab.

Men det, jeg egentlig gerne vil spørge til, er FN, og hvilken rolle den danske regering har tænkt sig, at FN og Nordisk Råd skal spille i forhold til hinanden, og om man overhovedet vil inddrage spørgsmålet om FN og nordisk samarbejde i forhold til FN under det danske formandskab?

(Kort bemærkning).

Ministeren for nordisk samarbejde (Flemming Hansen):

Det har vi ikke taget med i redegørelsen. Under det danske formandskab vil vi utvivlsomt fortsætte den meget, meget fornuftige linje, der er, med et fantastisk godt samarbejde mellem de nordiske lande også i forhold til FN. Jeg ser ingen grund til at problematisere det, for der er ingen problemer i samarbejdet, det går simpelt hen perfekt også i forhold til FN.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg forsøger sådan set ikke at problematisere samarbejdet, jeg ville bare gerne høre, om det overhovedet indgik, fordi det slet ikke er nævnt i redegørelsen fra samarbejdsministeren.

Men det glæder mig da, at man i hvert fald husker, at FN er der, og så må vi jo senere stille yderligere spørgsmål til, hvad det er, man så vil gøre i forhold til FN.

Så har jeg et andet spørgsmål, og det er omkring trafik og Vestnorden, hvor jeg gerne vil høre, hvad ministeren har tænkt sig at gøre med hensyn til at forbedre trafikmulighederne, også fordi ministeren jo samtidig er trafikminister og dermed også som ressortminister taler med en væsentlig vægt, i hvert fald for så vidt angår en del af flyselskaberne.

(Kort bemærkning).

Ministeren for nordisk samarbejde (Flemming Hansen):

I statsministerens orientering om det kommende danske formandskab indgår yderområderne, bl.a. Nordvestnorden, med ganske stor vægt, og i det ligger også spørgsmålet om de trafikale problemer. Men vi må jo huske, vil jeg sige til fru Line Barfod, at i den verden, som vi andre lever i, flyver man altså ikke bare til forskellige lande, uden at der er noget økonomi bag det, og hvis ikke der er økonomi bag det, vil det aldrig blive effektueret.

Der er god gang i overvejelser om, hvad man kan gøre – og det vil der også være under det danske formandskab – for at hjælpe med infrastrukturen til og fra yderområderne. Men det er altså meget vanskeligt at løse, for det skal kunne betale sig at flyve f.eks. Det er dyrt at flyve i dag, og der skal mange flere til, for at det bliver billigere, men jeg ved fra utallige møder også i Grønland, at man er meget, meget opmærksom på det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 46: Forslag til lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 20/10 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Nordvestbanen, der går fra Roskilde til Holbæk/Kalundborg, består af to spor undtagen på strækningen fra Lejre til Vipperød, hvor der kun er et enkelt spor. Denne enkeltsporede strækning er på 20,4 km.

Den enkeltsporede strækning er fuldt udnyttet i myldretiden. Det giver svære problemer for regulariteten og præcisionen på strækningen,

hvilket forplanter sig både til hele Nordvestbanen samt de nærliggende baner, herunder både til Roskilde og helt til København. Det skyldes, at togene kun kan passere hinanden på stationerne, hvorved et togs forsinkelse påvirker de andre tog.

Kl. 11.40

Dette giver mange gener for togpassagererne på strækningen, især pendlere. Det har endvidere den store gene for passagererne, at det er nødvendigt at indbygge ventetid i køreplanen, således at togene kan vente på stationerne. Det giver en køreplanlagt forlænget rejsetid. Et sådant forhold og sådanne gener hører ikke et moderne samfund til.

Det viser sig også, at problemerne forplanter sig til korresponderende busser og tog. Det vil altså sige, at det meget store antal mennesker i Nordvestsjælland, der ønsker at bruge den kollektive trafik – eller måske ikke har anden mulighed – oplever en trafikbetjening, der slet ikke er tilfredsstillende. Det skal der naturligvis gøres noget ved, helst hurtigt.

Efter anlæggelsen af dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød kan antallet af tog forøges fra tre i timen i myldretidsretningen til seks til otte tog, altså en væsentlig forbedring, der således betyder større kapacitet, kortere rejsetider, bedre regularitet, bedre køreplaner og mulighed for at tilpasse køreplanerne til nye krav, altså langt bedre forhold for de rejsende. Derfor kan Venstre varmt tilslutte sig lovforslaget.

Jeg skal afslutningsvis oplyse fra Kristendemokraternes ordfører, fru Tove Videbæk, at Kristendemokraterne også støtter lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Jeg skal bede Venstres ordfører om at bekræfte, at det, der jo her er tale om, er, at man laver en projekteringslov, og at der med den projekteringslov jo følger 20 mio. kr. til at lave VVM-undersøgelser og til at ekspropriere ejendomme, men at der ikke fra regeringens side eller i den trafikinvesteringsplan, som man lavede sidste år ved finanslovaftalen, er afsat penge til rent faktisk at lave de spor, som hr. Flemming Damgaard taler så varmt for i sin ordførertale.

Jeg har også noteret mig, at hr. Flemming Damgaard har skrevet et læserbrev i Holbæk Amts Venstreblad fredag den 22. oktober, hvori det samme synspunkt gør sig gældende, netop at man med denne her lov rent faktisk forbedrer

kapaciteten på Nordvestbanen og gør forholdene for pendlere bedre.

Jeg vil godt spørge hr. Flemming Damgaard, hvordan det, at man laver en projekteringslov, forbedrer forholdene for pendlere på Nordvestbanen, og er det ikke først i det øjeblik, at sporene rent faktisk bliver anlagt, at pendlere kan forvente både forbedrede rejse- og togtider?

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Det er jo således, at forudsætningen for, at der kan laves en anlægslov, der kan vedtages her i Folketinget, er, at vi har projekteringen og de miljøundersøgelser, der skal foretages, altså de VVM-undersøgelser, der skal foretages, helt på plads; det er den egentlige forudsætning for en anlægslov.

Så er det jo rigtigt, at det foregår i to trin. Først en projekteringslov, som vi her taler om, og så efterfølgende en anlægslov. Det er projekteringen og hele forberedelsen, vi nu skal lave, hvor man skal finde frem til: Hvad er det for et økonomisk niveau, vi arbejder på at få bygget ind i de fremtidige investeringer, for at vi kan gøre det på et rigtigt grundlag?

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Det fremgår jo sådan set af bemærkningerne, hvad det koster at anlægge dobbeltsporet. Der er to vurderinger, der er den sikre vurdering og den mindre sikre vurdering. Så det er ikke så svært at finde ud af, hvad det koster.

Jeg har også tidligere stillet en række spørgsmål til trafikministeren om, hvad det vil koste, og det er samme beløb, omkring 800 mio. kr. I det her forslag står der 840 mio. kr. Så det er ikke svært at finde ud af, hvad det koster.

Nu er jeg glad for at få at vide, at hr. Flemming Damgaard er enig med mig i, at man altså ikke får forbedret jernbanestrækningen, man får ikke forbedret togtiderne, man får ikke flere tog ved denne her lov, fordi der er tale om en projekteringslov. Men er det ikke også rigtigt, at i den trafikinvesteringsplan, som man lavede sidste år, afsatte man penge til en lang række vejstrækninger rundt omkring i landet, også selv om der ikke lå en projekteringslov, og at man fra regeringens side også i forbindelse med det her kunne have afsat de nødvendige midler til at udbygge banen Lejre-Vipperød til at være dobbeltsporet?

Det kunne man have gjort, da man lavede trafikaftalen sidste år, men det har man valgt ikke at gøre. Så vi kan altså forvente, at det først er ved udløbet af den trafikaftale, der løber 10 år, at man vil til at afsætte penge til dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

De tal, der er angivet i lovforslaget, om, hvad det vil koste at anlægge strækningen, som så skal budgetteres anlægsloven, er nogle foreløbige og meget løse overvejelser om, hvad det kan koste. Og det svinger lige fra 840 mio. kr. til over 1 mia. kr. Der er altså en forskel på over 200 mio. kr. på de forskellige bud, der ligger.

Kl. 11.45

Det er det, vi skal have afklaret i projekteringsloven og i de undersøgelser, vi skal have lavet nu, både af miljømæssig karakter og økonomisk karakter, af, hvad det vil koste at lave denne strækning. Og det er det, der så skal danne grundlag for de politiske forhandlinger, der skal sikre, at vi så kan komme igennem med en anlægslov.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg forstår på hr. Flemming Damgaard Larsen, at det er en prioritering at få den her bane. Jeg forstår også, at banen prioriteringsmæssigt f.eks. har stået efter en Frederikssundmotorvej.

Er det også hr. Damgaard Larsens mening, at den skal stå efter en motorvej op gennem Ods herred, og er der andre vejstrækninger, som skal ind foran? Det er jo kun projektering. Der er ikke, så vidt jeg kan se, noget videre.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Jeg vil overhovedet ikke på det her tidspunkt og på det her sted gå ind i nogen overvejelser om, hvordan vi skal prioritere disse meget store anlægsinvesteringer. Det skal vurderes meget nøje, hvor det skal ske. Men det her er forudsætningen for, at vi kan få det ind i en investeringsplan, at vi kan få lavet en anlægslov, og derfor er det meget vigtigt, at vi kommer igennem med den her projekteringslovgivning hurtigst muligt, så vi får et godt og solidt grundlag for at lave en anlægslov og et tal at prioritere i investeringsplanen.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Men hr. Flemming Damgaard Larsen må dog medgive, at der efterfølgende bliver et skarpt hjørne, hvor der skal tages stilling til, hvad der skal fremmes først, når projekteringen er på plads, om det er denne bane, eller det bliver en motorvej op gennem Ods herred, og hvad er hr. Flemming Damgaards mening om, hvad der bør prioriteres højest?

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Sådan er det i al politik og især i trafikpolitik, hvor man skal lave nogle meget store investeringer, at der skal man altså nøje vurdere både konsekvenserne og forholdene i øvrigt i forbindelse med, hvordan man skal prioritere tingene. Og vi får vi rig lejlighed til at prioritere også den her anlægsinvestering i forhold til de andre, som hr. Hedeboe taler om.

Begge dele er vigtige. Det er vigtigt, at vi tilgodeser togpassagererne og togtrafikken, og det er også vigtigt, at vi tilgodeser dem, der kører i bil, så vi får fjernet genererne også der. Men det er noget, der må bero på en nærmere drøftelse, når vi ser, hvad det er for nogle tal, vi har med at gøre.

Formanden:

Så er det hr. Thomas Adelskov.

Thomas Adelskov (S):

I 2001 indgik den daværende SR-regering en trafikaftale, hvori også de nuværende regeringspartier var med. I den trafikaftale lå også en aftale om, at der skulle igangsættes et projekteringsarbejde på jernbanestrækningen mellem Lejre og Vipperød.

Argumenterne for at anlægge sådan et ekstra spor på den meget trafikerede del af Nordvestbanen er sådan set mange. Ud over at det er Danmarks mest trafikerede enkeltsporsstrækning, ja, så er der også mange forhold for bl.a. togpendlerne og med hensyn til flere tog og bedre regularitet også på den anden side af Roskilde, som kommer i spil ved at anlægge dobbeltsporet.

Socialdemokratiet honorerede og overholdt den del af aftalen, som vi indgik i 2001, ved allerede i vores finanslovsforslag for 2002 at stille forslag om, at der blev afsat penge til, at projekteringsloven blev sat i værk. Det valgte den nuværende regering at sidde overhørig, og vi ser så

først i dag et forslag, som kommer til at træde i kraft i 2005. Den nuværende regering har med andre ord udsendt denne beslutning og denne projekteringslov og finansieringen dertil i 3 år.

Socialdemokratiet er glad for, at der endelig kommer penge, og Socialdemokratiet kan også støtte dette lovforslag. Men vi havde sådan set også gerne set, at der i den trafikaftale, som vi jo var indbudt til forhandlinger om sidste år, havde været afsat midler til, at det reelle sporarbejde også kunne sættes i gang.

Vores frygt er, at denne lov ender som andre love, bl.a. loven fra 1980, som jo også gik på en udbygning af Nordvestbanen, nemlig at den ender med at udløbe efter den 10-årige karenperiode, uden at der bliver anlagt et dobbeltspor. Det bygger jeg på, at trafikministeren jo har tilkendegivet, at såfremt Femernforbindelsen bliver til noget, så er det ikke sikkert, at der bliver penge til dobbeltspor på Lejre-Vipperød eller penge til andre trafikinvesteringer andet end anlægsarbejdet i forbindelse med Femernforbindelsen.

Socialdemokratiet kan støtte dette forslag, men vi noterer os samtidig, at Venstres ordfører jo også tilkendegav, at det ikke betyder, at der er afsat midler til selve anlægsarbejdet og dermed, at man løser de store trafikale problemer på strækningen mellem Lejre og Vipperød.

Kl. 11.50

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Jeg vil gerne spørge hr. Thomas Adelskov, om Socialdemokratiet nu er parat til, næste gang der skal laves en trafikaftale, at gå ind i seriøse forhandlinger og være med til en aftale. Sidste gang ønskede Socialdemokratiet jo at holde sig udenfor, men jeg forstår på nogle af de bemærkninger, hr. Adelskov kommer med, at man måske nu er mere samarbejdsvillig. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Vi var sådan set også villige sidste gang, men når vi kommer til forhandlinger og bliver præsenteret for finansieringsformer, som regeringspartierne udmærket ved at vi ikke kan være til – det handlede om, at man afskaffede hjemmeserviceordningen, det handlede om, at man skar voldsomt i hele byfornyelsen, som jo i øvrigt betyder en masse i forhold til arbejdspladser i dag – så er det jo klart, at man dermed udelukker de

partier, som man på forhånd ved ikke kan være med til det finansieringsforslag, som man siger er ultimativt.

Så hvis det er sådan, at hr. Flemming Damgaard Larsen inviterer Socialdemokratiet til forhandlinger om trafikinvesteringer, hvor det også er åbent, hvor pengene skal komme fra, så møder vi gerne op, og så deltager vi gerne, og vi har masser af gode forslag til, hvordan vi kan finansiere trafikinvesteringerne.

Men det er klart, at hvis vi hiver ting ud – jeg kunne jo f.eks. have valgt at sige, at vi ville finansiere det ved at fjerne dele af landbrugsstøtten eller f.eks. de der pensionsordninger for kalve – hvis vi fremlagde den slags finansieringsforslag, ja, så ville Venstre heller ikke være med. Vi kan altid finde forslag til finansiering, som afskærer partier her i Folketinget fra at være med i forhandlinger. Så inviterer jeg gerne til åbne forhandlinger, så står vi der.

(Kort bemærkning).

Flemming Damgaard Larsen (V):

Jeg er ikke så meget interesseret i alle de der forbehold. Det, jeg er interesseret i, er, om Socialdemokratiet nu næste gang, der skal laves en trafikaftale, der både gælder på vejområdet og på den kollektive trafikals område, altså togtrafikken, åbent vil gå ind og vil være med til at tage ansvar og også sørge for, at vi får lavet nogle gode helhedsløsninger for Danmark.

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Se, de, der ikke tager ansvar, er jo dem, der på forhånd afskærer nogle andre partier fra at deltage ved at fremlægge finansieringsforslag, som man ved er fuldstændig uacceptable. Og hr. Flemming Damgaard Larsen ved udmærket, at det var uacceptabelt for Socialdemokratiet i de forhandlinger, der lå sidste år, at man stillede krav om, at finansieringen af trafikaftalen skulle komme ved, at man afskaffede hjemmeserviceordningen, og at man skar voldsomt ned på hele byfornyelsen. Ingen var i tvivl om, at det var uacceptabelt for os.

Vi stiller gerne op, og vi er gerne med til at finde finansiering. Til enhver tid. Man kan bare ringe eller skrive eller maile – det kræver ikke ret meget – og så står vi der. Og vi er med til at finansiere, vi er med til at tage et ansvar. Men det skal altså være på lige vilkår. Vi forhandler ikke bare på skrømt.

Formanden:

Så er det hr. Mikkel Dencker som ordfører.

Mikkel Dencker (DF):

Lovforslaget, som vi behandler her, har som sagt af de foregående ordførere til formål at bemyndige trafikministeren til at projektere en udbygning af den nu etsporede strækning mellem Lejre og Vipperød til en tosporet strækning. Udbygningen skal finde sted, fordi tiden er løbet fra, at der kun er ét spor på strækningen. Den begrænsning, der ligger i kun at have ét spor, medfører, at togene i dag skal holde stille og vente på hinanden, for at de kan passere hinanden. Dette lægger i sig selv en begrænsning på, hvor mange tog der kan passere strækningen, og samtidig har det ene spor også den ulempe, at en enkelt forsinkelse hurtigere forplanter sig til andre tog og i sidste ende til store dele af bus- og jernbanenettet.

Perspektivet i en udbygning af strækningen er ud over en udbedring af de allerede nævnte problemer også, at der gerne skulle komme den afledte effekt, at flere pendlere i området langs strækningen kan benytte sig af tog i stedet for bil til at komme til og fra København. Det kan i nogen grad aflaste Holbækmotorvejen, som vi jo alle ved i dag er stærkt belastet i myldretiderne.

På den baggrund skal jeg meddele, at Dansk Folkeparti støtter en udbygning af strækningen og anbefaler, at lovforslaget vedtages.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Er hr. Mikkel Dencker også parat til at skaffe pengene efterfølgende? Det her er jo kun en projektering. Bagefter skal der penge på bordet til banen.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Der er jo ikke noget formål i, at vi er med til at vedtage en projekteringslov, hvis vi ikke bagefter er parat til også at finansiere, at projektet føres ud i virkeligheden. Så det er der selvfølgelig et ja til.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Ville det også gælde, hvis der kom en Femernbro i vejen?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg kan oplyse, at Dansk Folkeparti har den holdning til Femernforbindelsen, at Femernforbindelsen må finansieres i sig selv gennem brugerbetaling fra dem, der kører over den.

Så vi mener ikke, at Femernforbindelsen skal have nogen indflydelse på, hvorvidt det her projekt bliver gennemført eller ej.

Kl. 11.55

Formanden:

Så er det hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte forslaget.

En sådan projekteringslov tager ca. 2 år. Når de 2 år er gået, kører vi med et rullende budget inden for 10-års-planen – det burde være bekendt – nøjagtig, som vi har gjort det i 20-års-planen med Socialdemokratiet, hvor vi startede i 1984 og har kørt til 2004. Der har vi reguleret hele vejen frem og sagt, at når projekteringerne er færdige, så fastlægges vi.

Det, der er nødvendigt for at få den projekteringslov igennem, er at få lagt skinnerne, hvor de skal ligge, og den tracé, der skal følges, så vi kan se, hvor de forskellige ekspropriationer skal foregå. Det er jo dem, der tager den lange tid. Når først det er færdigt, så går selve byggetiden meget hurtigt.

Med hensyn til de spørgsmål, der har været omkring Femernforbindelsen, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at samtlige anlæg omkring Femernforbindelsen på den danske side er afsat i 10-års-planen. Så der er ikke noget andet end forbedringer i forbindelse med Femernforbindelsen.

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Jeg ved jo og skal gerne medgive, at hr. Kaj Ikast har taget ansvar og medansvar for mange trafik-aftaler. Så det er vel også rigtigt, når jeg konstaterer, at der også i den trafikaftale, der blev indgået sidste år, jo er mange projekter, hvor ikke engang projekteringsloven ligger, men hvor man har afsat det fulde beløb også til at bygge banen. Og jeg noterer mig jo fra bemærkningerne til det her lovforslag, at når selve projekteringsfasen er færdig efter et par år, så vil det tage 7½ år at gøre hele banen færdig.

Så det er vel også rigtigt at antage, at hvis det var sådan, at regeringen med den aftale, der

blev indgået sidste år, ville bygge dette inden for den 10-årige periode, så skulle man jo have afsat penge i den trafikaftale, der blev indgået sidste år. Og der optræder altså kun de 20 mio. kr. til projekteringsloven og ikke penge til selve skinneanlægget.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det må jeg afkræfte. Vi har altid haft det således, at den regulering, der foregår, foregår, efter at man har lavet projekteringen, eller mens man gør det. Og da ser man, hvad det endelige beløb bliver.

Det kan jo ikke engang siges i dag, om man skal lave hele strækningen i dobbeltspor eller kun dele af strækningen. Det er jo også med i den undersøgelse, der ligger her. Så de 840 mio. kr. er for hele strækningen og er afhængig af, hvor meget vi skal ekspropriere.

De gange, jeg har været med til at bygge, har disse ekspropriationer svinget mere end byggesummen, når man virkelig begynder at gå i dybden. Bare tag, hvad vi var udsat for ude på Amager i sin tid.

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Nu tror jeg jo ikke, det er eksproprieringerne, der koster i forbindelse med udbygningen af Lejre-Vipperød. Så vidt jeg kan læse mig til ud af bemærkningerne, forventer man, at det er omkring 5 mio. kr., der skal eksproprieres for. Det er omkring 10 ejendomme, der bliver berørt i større grad, hvoraf jeg tror, der er tre huse, som decideret skal fjernes. Så det er jo ikke de store tal, vi taler om her.

Men er det ikke rigtigt, at en lang række af de trafikinvesteringsplaner, der nu ligger, og det, der er afsat midler til i trafikaftalen fra sidste år, er aftaler, hvor projekteringsloven end ikke ligger færdig, men hvor beløbet både til projekteringsloven og til selve anlægsloven allerede er afsat i den aftale, der blev indgået sidste år?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jo, det er det.

Formanden:

Er der flere, der har markeret for korte bemærkninger? Nej.

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.59

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Den næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

For SF er det jo herligt at se, at der nu er noget mere på vej på lige præcis denne banestrækning, og det er klart, at vi går ind for lovforslaget, ingen tvivl om det, men vi ville jo godt lidt mere.

Hvis vi kigger på andre projekter, så var det faktisk muligt i denne her 10-årige periode at have sat noget finansiering på. Jeg ved godt, at det ikke er afklaret, jeg ved også godt, at projekteringsfasen drejer sig om at få nogle endelige tal på, men et tilsagn om, at det blev til noget inden for 10-års-perioden, ville vi meget gerne have haft.

Vi kan jo se, at der er andre projekter, og der er en tendens til, at der f.eks. er motorvejsprojekter, som går ind og overhaler. Dette her har vi haft på som punkt i rigtig, rigtig mange år, og det er også blevet overhalet rigtig mange gange, sidste overhaling af det forlig, der var dér, er sket med Frederikssundmotorvejen. Det er vi kede af, og vi håber virkelig at kunne få et tilsagn om, at det ikke kun bliver en projektering, men at det også bliver til virkelighed.

Vi har en idé om, at der også kan ligge et problem efterfølgende. Det fremgår af bemærkningerne, at vi har en flaskehals, nu har vi været inde på den et par gange her de sidste par dage, Roskilde-København, som kan gøre, at vi ikke opnår helt samme drift, som vi godt kunne tænke os, specielt i myldretiderne. Så jeg tror også, at vi i denne her sammenhæng skal ind at kigge på at få lettet flaskehalsen Roskilde-København lidt, og det er altså ikke motorvej, jeg tænker på her, det er bane.

Vi kan som sagt støtte forslaget, men har nogle yderligere spørgsmål – og vil meget gerne have et tilsagn.

Så havde jeg lovet at sige noget fra Enhedslisten, men det behøver jeg ikke.

Martin Lidegaard (RV):

Det Radikale Venstre er rigtig glad for dette lovforslag, og det vil ikke komme bag på nogen, der har fulgt trafikpolitik i de sidste 3 år.

Denne her projektering blev faktisk aftalt i det trafikforlig, der blev indgået i januar 2002, hvor der var en del motorvej, som vi også havde lejlighed til at diskutere i går, men hvor vi stillede krav om, at der også kom lidt jernbane med, nemlig denne her projektering, så det er en lille radikal succeshistorie, at vi nu har den på bedding, og vi vil selvfølgelig kæmpe for, når vi har fået det projekteret, at vi så også får midler til at gennemføre projektet.

Der har været lidt diskussion om, hvorvidt det ikke er for dårligt, at vi ikke har midlerne på forhånd osv. Det kan man mene lidt forskelligt om, men jeg skal bare gøre opmærksom på, at hvis man kigger på alle de projekter, der bliver projekteret i det store trafikforlig, det gælder altså også resten af Frederikssundmotorvejen, det gælder også den manglende motorvej i Gudenådalen, det gælder alle områderne, så er der ikke sat penge af til dem. Det skal altså forhandles, når vi kender projekteringsgrundlaget, bl.a. fordi vi jo endnu ikke kender de eksakte beløb, hvor dyrt det er.

Men det er klart, at når man har sat det her på dagsordenen, så er det, fordi vi fra vores side ønsker at forfølge sagen, og fordi vi ønsker at få det så hurtigt som muligt. Det vil også være det eneste rigtige, når vi nu samtidig forhåbentlig snart får besluttet os – og der er jeg meget enig med SF's ordfører – for at udvide kapaciteten mellem Københavns Hovedbanegård og Ringsted.

Det ligger jo sådan, at der i trafikforliget også blev indgået aftale om, at vi inden udgangen af 2005 skal lægge os fast på, om det så er over Hvidovre-Høje Taastrup, altså femtesporsløsningen, som vi nok hælder mest til at tro er det realistiske, eller det er den store Køge Bugt-løsning, vi skal have. Fra radikal side vil vi arbejde på og måske oven i købet få fremskyndet den tidsproces, sådan at vi måske endda lidt hurtigere kan få taget den beslutning, for der er ingen tvivl om, at den maser sig på.

Kl. 13.05

Vi mener faktisk også, at det er relevant at kigge på i forbindelse med en eventuel Femernforbindelse, fordi det gods, man gerne vil have

over på skinner, skal der jo være plads til på hele skinnenettet, og derfor er der også af den grund brug for at udvide flaskehalsen mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Hvis man gør det, giver det altså nogle helt nye pendlermuligheder på hele Nordvestbanen, som vi diskuterer i dag. Så vil man faktisk kunne lave meget hurtige pendlertog fra Holbæk og fra Kalundborg og indefter til København. Det er det, man kunne kalde en offensiv udvikling af hele jernbanen i Nord- og Vestdanmark.

Det har vi kæmpet for, det har været vores fyrtårn gennem de sidste 3 år. Det var fyrtårnet i det sidste trafikforlig, hvor vi jo altså ud over at få lovning på at få afklaret det strategiske, ud over at få den projektering, som vi behandler i dag, også fik 800 mio. kr. til at påbegynde en forbedring af kapaciteten mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

Så det er med stor glæde, at Det Radikale Venstre selvfølgelig tilslutter sig lovforslaget nu, hvor det ligger der. Vi vil forfølge det, og forhåbentlig vil det resultere i en større kapacitet på Nordvestbanen inden for en overskuelig fremtid.

(Kort bemærkning).

Thomas Adelskov (S):

Jeg skal spørge hr. Martin Lidegaard, om man skal forstå ordførertalen således, at der er enighed mellem forligspartierne omkring trafikaftalen for, at når nu projekteringsloven er færdig, så finder man pengene og afsætter dem til at lave anlægsloven og altså anlægge det dobbeltspor. Vi taler om et prisleje på omkring 840 mio. kr. Er der enighed mellem forligspartierne om, at lige så snart projekteringen er færdig, så afsætter man midlerne?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er sådan, som jeg tror, jeg sagde, lige før hr. Adelskov kom ind i salen, at for alle de trafikprojekter, som vi har aftalt i forligskredsen at kigge nærmere på, det gælder såvel jernbaneprojekter som vejprojekter, ligger der selvfølgelig den underforståede dagsorden, at vi alle finder, at de er interessante, og at der skal kigges nærmere på dem, men der er ikke indgået nogen endelig politisk aftale om, at så sætter vi pengene af.

Derfor er der heller ikke sat penge af hverken til resten af Frederikssundmotorvejen, til denne

her jernbanestrækning eller til nogen andre, havde jeg nær sagt, bl.a. fordi, som hr. Adelskov meget rigtigt siger, hvis man laver den fulde udbygning her på strækningen, som jeg også mener vil være det eneste rigtige, så koster det 840 mio. kr. Men det er meget muligt, at man hurtigere kan lave en mindre udbygning, der giver en hurtig effekt, og som så bliver billigere, og præcis i hvilken rækkefølge og hvor den bliver lagt osv., kan vi jo netop ikke rigtig sige noget sikkert om, før vi har projekteringen på plads.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg er enig med hr. Martin Lidegaard i, at det, at der sker noget her, er en succeshistorie, men med i det her lå der jo også noget om Frederikssundmotorvejen.

Er det så også en succeshistorie, at vi skal sige farvel til 26 ha skov der? Og kan hr. Martin Lidegaard bekræfte, at det her projekt ikke overhales af flere motorvejsprojekter?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg kan sige så meget, jævnfør vores diskussion i salen i går, at det jo altså ikke er afgjort endnu, hvor den førte etape af Frederikssundmotorvejen skal ligge henne, og om der går 26 ha til spilde.

Men jeg kan i hvert fald sige, at jeg da er ked af, det vil jeg gerne sige åbent, at der ikke var flere partier, der tilsluttede sig vores trafikaf tale, så vi var flere til at kæmpe for mere jernbane. Det må jeg sige ligeud. Jeg skal ikke lægge skjul på, at nogle gange kan man godt føle sig lidt alene i kredsen.

På den anden side må jeg sige, at det faktisk var muligt at flytte regeringen i denne her sag. Vi har aldrig afsat så mange millioner kroner til vedligeholdelse af jernbanenet, og det lykkedes altså De Radikale alene at få en lille milliard kroner ekstra hjem til jernbanen.

Om motorvejsprojekterne eller jernbaneprojekterne vil blive bygget hurtigst, er svært at sige nu, men jeg kan sige, at projekteringsfaserne ligner sådan nogenlunde rimeligt fordelt tidsmæssigt. Det tager nogle gange lidt længere tid at bygge jernbaner, men jeg kan i hvert fald garantere hr. Hedeboe for, at vi skal gøre, hvad vi kan

fra radikal side, for at jernbanen kommer i forreste række.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Så er det fru Pia Boisen som ordfører.

Pia Boisen (EL):

Da hr. Keld Albrechtsen ikke kan være til stede, skal jeg redegøre for Enhedslistens holdning til det fremsatte forslag.

Kl. 13.10

Enhedslisten kan støtte forslaget og ser frem til, at der hurtigst muligt også findes penge til at bygge banen. Derfor håber jeg også, at vi under denne lovbehandling kan få tilsagn om nu at kaste kræfter ind i en løsning af mange af de parallelle problemer, der gør, at Nordvestbanen ikke fungerer optimalt i dag.

Det gælder, ud over selvfølgelig selve dobbeltsporet, opgraderingen til 160 km/t., så rejsetiderne kan nedsættes. Denne opgradering bør også gennemføres på strækningen Roskilde-Lejre og fra Vipperød til Holbæk.

Derudover er det også meget vigtigt, at vi til stadighed har fokus på materiellet, så vi har de bedst mulige forudsætninger for at få rejsetiden ned. Helt overordnet skal køreplanen selvfølgelig også forbedres, så to tog i timen ikke afgår med 10 minutter imellem.

Som det er fremgået af debatten, spørger kapaciteten mellem Roskilde og København jo også i denne her debat, og her er det jo desværre et åbent spørgsmål, hvornår vi kommer videre.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er jo en ren jubeldag. Jeg hørte ikke nogen, der ikke gik ind for forslaget, og det er jeg taknemlig for. Jeg hørte nogle, der ikke ville være med til at skaffe pengene, men det er jo glædeligt, at der i hvert fald er et stort flertal af dem, der også vil tage et ansvar. Det siger jeg tak for.

Så synes jeg, at jeg vil gøre den tilføjelse, at når engang dette projekt er helt færdigt, så bliver Holbæk jo en by tæt på København, og dermed er der endnu en mulighed for, at dette byområde vil udvikle sig ganske voldsomt.

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

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen): 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:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 45: Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, lov om anlæg af jernbaner til Tuborg Havn samt til Fakse og Rødvig og lov om jernbanedrift på Lolland og Falster. (Privatbanernes godskørsel og ophævelse af statens garantiforpligtelser).

Af trafikministeren (Flemming Hansen). (FremSAT 20/10 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gudrun Laub (V):

Denne lovændring drejer sig om privatbanernes godskørsel og statens garantiforpligtelser. Ved lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, der trådte i kraft den 1. januar 2001, blev privatbanerne overdraget til amterne.

Det var i den forbindelse meningen, at godstrafikken på privatbanerne skulle søges videreudviklet i separate godsselskaber, hvor amtskommunerne ikke måtte have bestemmende indflydelse. Godsselskaberne skulle være på plads inden udgangen af 2004, men det kan ikke nås, så overgangsperioden forlænges med 1 år.

Med lovforslaget her er der givet tid og mulighed for at fortsætte og udvikle lokal godstransport på privatbanerne. Det skal understreges, at privatbanernes godstransport fortsat vil være underlagt de generelle markedsvilkår, som jernbanegodstrafikken lever under i dag.

De forbedrede muligheder ligger i to udvidelser, nemlig at kommunalbestyrelser, der allerede i dag deltager i et privatbaneselskab, f.eks. som aktieejere, fremover tillige vil kunne deltage i

privatbaneselskaber, der udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Der er særlig tænkt på udlejning af materiel med lokomotivfører til godskørsel.

Samtidig giver loven mulighed for at udvide godskørslen, så det ikke kun er inden for amtet, men tillige mellem et forretningssted i amtet og nærmeste afleverings- eller afhentningssted for større godsoperationer. Det giver større fleksibilitet.

Anden del af lovforslaget er en ændring vedrørende ophævelse af rentegaranti. Det er gamle jernbanestrækninger, det drejer sig om, helt tilbage fra 1800-tallet, og der har staten haft en garantiforpligtelse på 4 pct., og det er tiden løbet helt fra.

Den ene del af det var anlæg af jernbaner til Tuborg Havn og Fakse og Rødvig, som senere blev til Østbanen, og som nu er overtaget af HUR, og der er igennem årene udbetalt 84.000 kr. årligt til dækning af rentegarantien. Den bliver nu konverteret sådan, at HUR får et engangsbeløb på op til 2.200 mio. kr., og det er med på finansloven, så her er altså lovhjælp til at få det her forhold bragt på plads.

Kl. 13.15

Den sidste del er en tilsvarende rentegarantiforpligtelse fra en gammel jernbane, der tidligere var Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab og nu er Lollandsbanen A/S, og det er noget, som ikke længere har nogen betydning. Derfor er det helt på sin plads også at få orden i lovgivningen, så sådan at den garantiforpligtelse bliver ophævet.

Venstre kan støtte lovforslaget. Jeg skal sige på vegne af Det Konservative Folkepartis ordfører, hr. Kaj Ikkast, at Det Konservative Folkeparti også støtter lovforslaget, og Kristendemokraternes ordfører, fru Tove Videbæk, har bedt mig sige, at Kristendemokraterne også støtter lovforslaget.

Jytte Wittrock (S):

Det er jo rigtigt, at lovforslag nr. L 45 her handler om at føre det videre ud i livet, som fulgte med vedtagelsen af beslutningen om, at privatbanerne skulle over til amterne, og at der skulle være en overgangsperiode indtil 31. december 2004.

I den forløbne periode har det så ikke været muligt for privatbanerne at finde den løsning på godsproblemet, som var hensigten. Det har været et problem at finde interesserede partnere eller investorer, som det var ideen.