

lioniere gange 6 minutter. Det er én ting, men som det fremgår af bemærkningerne, så drejer det sig jo altså også om, at der årlig spares 200.000 km togekørsel med den betydning, det har både økonomisk og miljømæssigt. Det drejer sig også om, at dette her er et led i noget større, som, når det hele vejen igennem er gennemført, betyder meget mere. Og så er det en nødvendig forudsætning for at opnå det meget mere.

Så skal jeg endelig gøre opmærksom på, at der jo altså er tale om en undersøgelse og en projektering, så der er ikke i dag bevilget midler. Når vi kender resultatet af undersøgelsen og projekteringen, kommer først det tidspunkt, hvor der skal tages endelig stilling. Og jeg mener, det vil være helt pivgalt, hvis ikke ministeren hurtigst muligt gjorde det, han gør, nemlig at gå i gang med undersøgelser og projektering.

Jeg undrer mig over at læse, at ministeren regner med allerede i næste samling – der står godt nok anden halvdel af samlingen 1997-98, men alligevel – at kunne komme med anlægsloven. Det vil undre mig, hvis det kan gå så stærkt, men hvad ved jeg, måske er man allerede på vej uden at have fået lovmæssig baggrund for det. Det skal jeg ikke kunne udtale mig om, men held og lykke, hvis det kan gå så hurtigt. Jeg tvivler.

Så har jeg en henstilling til trafikministeren. Som det jo fremgår af bemærkningerne, er der sket en ændring her undervejs. I fjor aftalte vi, at der skulle laves en anlægslov med det samme. Det har vi meget fornuftigt i år rettet til at starte med en undersøgelse og projektering. Vi har altså ændret en aftale, vi indgik for ikke så få måneder siden. Det, jeg tænker på, er naturligvis vejaf-talen, som også blev indgået i fjor, og som man måske på lignende måde kunne tage under overvejelse og lave de små ændringer i, som gør den spiselig for flere. Jeg synes, der i bemærkningerne til dette lovforslag og de omstændigheder, de omtaler, ligger en god inspiration for ministeren til også på det punkt at være imødekommende og lige så fleksibel og bøjelig, som han har vist sig på dette punkt. God rejse.

Ole Donner (DF):

Ved det forrige punkt på dagsordenen gik Dansk Folkeparti ind for at støtte en omlægning af jernbanen til Frederikssund, fordi der var en hel masse gode argumenter for at gøre det, men her mener vi ikke, at det er økonomisk forsvar-

ligt at gå ind og lave en ny jernbanestrækning. Der var ingen private firmaer, der ville gå ind i sådan en overvejelse.

Det vil være helt klart, at man får alt for lidt for pengene. Det er ganske få minutter, man sparer. Det er en kanonstor investering. Man skal gennembyrde landskabet, man skal lave ekspropriationer og meget mere, så derfor er der ingen tvivl om, at det her er en direkte dårlig investering, og derfor kan Dansk Folkeparti ikke støtte det fremsatte lovforslag.

Svend Erik Hovmand (V):

Vi hørte for et øjeblik siden fru Vibeke Peschardt her på talerstolen sige, at man ikke må nedprioritere andre dele af togdriften som følge af disse store investeringer, som er på tapetet i dag. Det synes jeg var en fremragende udtalelse. Den ligger helt på linje med, hvad jeg selv har sagt flere gange, og hvad min kollega hr. Svend Heiselberg sagde for et øjeblik siden. Og jeg forstod på fru Peschardt, at udtalelsen faldt i relation til udviklingen og debatten omkring forringelserne af pendlertrafikken øst for Storebælt. Det gælder det nordvestsjællandske område, det gælder Sydsjælland og Lolland-Falster.

Jeg synes, det er vigtigt at understrege, at selv om vi har lagt mere ansvar ud til DSB, så må vi naturligvis ikke acceptere hvad som helst. Vi ønsker ikke at styre DSB gennem dagsordener, men vi kan naturligvis ikke acceptere væsentlige forringelser for pendlerne. Det har vi aldrig accepteret i Venstre, heller ikke i den rammeaftale, som fortsat er gældende.

Jeg siger det apropos de store investeringer, som vi drøfter i dag, og måske også lidt apropos den debat, der skal være i næste uge om specielt det tema. Jeg siger det også for at understrege, at når vi er nogle stykker, der har været betænkelige ved det konkrete lovforslag her, og for mit vedkommende taget forbehold, indtil vi ser udviklingen på det her område, så er det, fordi der her er tale om et ganske stort beløb på en meget lille strækning.

Der er det meget svært for befolkningen andre steder i Danmark at forstå, at for at man kan spare nogle få minutter plus de andre ting, der ligger i forslaget, må man så samtidig gennemføre nogle forringelser både for pendlertrafikken og for Danmarks placering i det europæiske trafiknet med det resultat, at en stigende trafik nu går uden om Danmark. Vi ser nu bygget en alternativ fugleflugtslinje direkte mellem