

nogle hundrede millioner kroner. Man skal se bredere på det. Det er alle tog, det drejer sig om, det er mange mennesker, som hr. Melchior siger, der hver dag vil indtjene denne tid. Hvor meget bliver det ikke til i løbet af et år? Det er alt det, der skal regnes ind i differenceudgiften.

Hr. Heiselberg var også inde på ekspropriation. Der er i ministeriet nedsat et udvalg, der kigger på ekspropriation. Kan vi gøre den – jeg havde nær sagt – mere borgervenlig, mere brugervenlig? Jeg vil også gerne sige, at jeg selv synes, man i større udstrækning skal bruge jordreder frem for ekspropriation, i det omfang der er mulighed for det, for det giver en bedre struktur i landbruget, som man også på nogle måder kommer til at genere, når man laver nye anlæg.

Jeg vil gerne takke hr. Brian Mikkelsen for støtten til den aftale, vi har indgået.

Til hr. Tommy Dinesen: Jeg har været inde på, at det måske nok er et lidt mere nuanceret spørgsmål end det, at det bare drejer sig om nogle minutter. Der er også andre ting i det. Der er også miljøgevinsten ved, at togene kører færre kilometer. Det betyder noget generelt.

Jeg kan slet ikke forstå hr. Køpke Christensens måde at argumentere på.

Til fru Jette Gottlieb med hensyn til kurvestyrede tog: Der er nogle erfaringer med det fra andre lande, og dem vil jeg gerne prøve at fremskaffe til behandlingen i udvalget. Men kurvestyrede tog har jo den ulempe, ud over at de koster penge, at de måske også i en vis grad kræver en opgradering af banen, og at det kun er det ene tog og kun dem, der rejser med det tog, der får en fordel. Det andet, vi laver her, drejer sig om 100 tog om dagen og ikke kun nogle få gennemgående tog.

Hr. Melchior var inde på højhastighed. Vi får ikke højhastighedstog i Danmark, som man kender det i Frankrig, Japan og andre steder. Før vi nogle tog, der kan køre måske 160 km i gennemsnit på de længere strækninger, er det vel det, vi kommer op på i Danmark. Men jeg synes ikke, der kan være noget galt i at have det mål, at man skal kunne komme fra Århus til København på ca. to timer, og det kræver, som hr. Melchior siger, at mange bække små gør en stor å. Det nytter ikke noget, at man gør togene hurtige og effektive på én strækning, hvis de ikke er det på andre strækninger. Der skal være sammenhæng i det.

Det er rigtigt, at vi ændrede aftalen til, at det ikke skulle være en anlægslov, men en projekte-

ringslov. Det var aftaleparterne, der ændrede aftalen, og aftaleparter kan selvfølgelig ændre aftaler.

Den anden aftale, hr. Melchior omtalte, var en aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 206: Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Af trafikministeren (Bjørn Westh). (FremSAT 19/3 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Vi har en flaskehals på strækningen mellem København og Roskilde og lidt videre ned mod Ringsted. Det er i og for sig rart. Det er godt, at vi har fået sådan en flaskehals, for årsagen til den er jo, at den skinnebårne trafikmængde er øget på denne strækning. Det er godt, at det er gået sådan. Tænk, hvis det havde været modsat: at der havde været smalhals, at der ikke havde været nogen tog, der kørte på strækningen. Nu er der altså mange tog, der kører på strækningen, også flere, end der i realiteten er plads til. Derfor er det godt og fornuftigt, at dette forslag nu fremsættes for Folketinget.

Der er i forslaget her tale om flere muligheder for anlæg af en ny jernbanestrækning: dels langs