

Jeg vil godt opfordre ministeren til at sætte fuldt drøn på undersøgelsen og projekteringen, for den banelinje, vi her taler om under dette punkt på dagsordenen, har jo overordnet vigtighed både for den landsdækkende, gennemgående trafik og for lokaltrafikken, og derfor ser vi fra CD's side gerne, at der sættes størst mulig fart på forberedelserne, således at anlægsloven kan fremskyndes mest muligt, og således at ibrugtagningen kan opleves også af ældre samfundsmedlemmer som undertegnede.

Ole Donner (DF):

Efter Dansk Folkepartis mening så er strækningen København-Ringsted en af de strækninger, som man er nødt til at gøre noget ved, hvis man vil have noget ud af den kollektive trafik. Derfor støtter Dansk Folkeparti det foreliggende lovforslag.

Der er to alternativer nævnt i forslaget, enten at lave en helt ny strækning eller at udbygge den eksisterende. Dér vil jeg gerne sige, at vi som princip går ind for, at man udbygger de eksisterende strækninger.

Det er jo rigtigt, som hr. Søren Hansen nævnte, at man selvfølgelig belaster det pågældende område mere ved at lægge et eller to spor ekstra, men det er jo nu en gang sådan, at de mennesker, der bor langs strækningen, har været vant til at have jernbanestrækningen i modsætning til, hvis man eksproprierer sig igennem landskabet og kommer med en helt ny togstrækning, for så vil man altså få en lang række husejere og borgere, som vil blive groft generet af den kollektive trafik.

Vi mener også, at det vil være langt billigere at ekspropriere sig frem. Det er jo nu en gang sådan, at det er mere attraktivt at sælge et stykke jord, der ligger op til en eksisterende bane, end det er at sælge et stykke jord, som ligger ude i den frie natur.

Men vi kan altså bakke op om lovforslaget.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Også her vil jeg gerne takke for en meget positiv og god modtagelse af dette lovforslag. Det er jeg meget glad for. Jeg synes faktisk også, som mange ordførere har været inde på, at det er et vigtigt forslag.

Det her skal ses i en international sammenhæng såvel som i en regional og i en lokal sammenhæng.

Danmark forbinder med det her forslag i endnu større udstrækning Skandinavien og konti-

nettet. Det gør vi gennem bygning af Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og så ved at fjerne den flaskehals, der her er tale om, ved en meget stor investering, men en meget rigtig investering.

Men det er ikke kun i international sammenhæng, at jeg synes det er en god investering. Det er det også for regionaltogene, de vil få større muligheder; pendlertogene vil få større muligheder. Der vil blive muligheder for langt flere afgange, når man får gennemført det her.

Men det er et meget stort projekt. Derfor er det rimeligt, at der bliver en bred offentlig debat om det, og at man miljømæssigt vurderer det meget nøje, for det er ikke så nemt.

Nogle steder vil et forslag med den ene linjeføring berøre nogle miljø- og naturfølsomme områder, og på den anden linje berører man store beboede områder. Og der er vigtige hensyn at tage i begge tilfælde, som også hr. Søren Hansen var inde på.

Jeg synes, det er en god dag for jernbanen i Danmark i dag. Jeg håber, at det flertal, der har vist sig for de her fremadrettede forslag, vil holde fast, for det er jo sådan med de investeringer, vi her taler om, at det er noget, der tager år, inden det bliver færdigt og gennemført. Og derfor er det vigtigt, at man holder fast.

Men jeg mener faktisk, at vi kan se dagen i dag som en slags saltvandsindsprøjtning til jernbanen i Danmark.

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.