

vi har kunnet høre på trafikministeren, er det altså heller ikke bare partierne, men også regeringen, som har lagt en række planer for investeringer på bordet.

Lad mig lige nævne dem her: Det er Storebæltsforbindelsen, et stort tigerspring, en enorm succes, men til succeser hører normalt også nogle vanskeligheder, i hvert fald nogle indkørvanskeligheder. Hvis det kommer bag på nogle, er det disse nogles skyld.

Jeg fortsætter listen over investeringer: Den faste forbindelse over Øresund, tog-bus-samarbejdet, som har været en gevaldig lettelse for masser af mennesker, indkøb af de elektriske regionaltogetsæt, de tre intercitytogetsæt, 17 Øresundstogsæt, 112 S-tog, som oven i købet er rykket frem. Og så har vi de to projekteringslove, Ringsted-København, Eriknaer-Skanderborg, og elektrificeringen nordpå fra Fredericia. Når vi så også tager Københavns nye metro med, er der altså tale om en overordentlig kraftig investering i den kollektive trafik.

Listen over investeringer er lang, og jeg er sikker på, at den bliver længere, og det skal den være, hvis den kollektive trafik skal løse sin opgave tilstrækkelig godt ud fra en miljømæssig vurdering, en sikkerhedsmæssig vurdering og med hensyn til fremkommelighed.

Den aktuelle situation er, som jeg nævnedes før, præget af succes, men der er også masser af problemer. Nordvestbanen er nævnt, og Sydbanen har også masser af problemer. Jeg har mærket mig, at DSB-direktør Henrik Hassenkam har undskyldt, hvilket er rimeligt nok, for der er også ting at undskylde, men når det er sagt, er DSB efter min vurdering langt bedre end sit rygte. Vi skal være opmærksom på, at tolerancen over for den kollektive trafik er meget beskeden, mens den til gengæld er meget stor, når det drejer sig om den private trafik. Et enkelt lille uheld på skinnerne, og vi rydder forsiderne på alle aviser, TV-aviser osv. De mange drab, der sker i den individuelle trafik, nævnes knap nok. Der er hovedrysten, og der forfattes protestskrivelse ved få minutters forsinkelser på den kollektive trafik, når der er sne, is osv., men hvordan er situationen, når de samme ting rammer den private trafik, når bilerne ikke kan starte, når motorvejene er blokerede af uheld, myldretid osv.? Jeg synes, det kunne være godt med lidt mere balance i denne sammenhæng.

Når det gælder nyanskaffelserne, tror jeg, det vil være klogt at afvente åbningen af Store-

bæltsforbindelsens vejdel. Vi er i øjeblikket inde i en absolut spidsbelastningsperiode. Vi får et fald i presset på jernbanetrafikken, når biler selv kan køre over Storebælt. Det bør vi tage hensyn til, når vi tænker på anskaffelser.

Til sidst til spørgsmålet om projekteringslovene, hvor forespørgeren forestiller sig, at ikke mindst København-Ringsted skal presses frem. Alle vil naturligvis gerne se de spor ligge der allerede, og vi har altså besluttet os for, at de nu skal ligge der, men samtidig med den beslutning fremsatte vi også det ønske, at der skal være tid til debat, tid til demokrati, tid til åbenhed, og det er vel ikke den del af projekteringsfasen, vi skal skære ned?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg forstår på den socialdemokratiske ordfører, at man har gjort, hvad man kunne, og at alt går godt, men det er jo ikke rigtigt. Der er alle de problemer i togdriften, som blev skitseret af forespørgeren.

Jeg vil godt spørge: De midler, som vi nu skal bruge til udbygning af infrastrukturen, og som vi alle sammen er enige om skal bruges, indebærer de så også, at man skal bruge den infrastrukturudviklingsmilliard – eller 6 mia. kr. som det reelt drejer sig om – til at udbygge forkortningen af linjen mellem Eriknaer og Horsens? Eller ligger der i den manglende omtale af det, at man er i færd med at prioritere de penge over til at fremskynde banen Ringsted-København med?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Til hr. Søren Hansen vil jeg sige: Selvfølgelig vil vi sammen med andre partier være med til at presse på, for at det her går så hurtigt som muligt. Men det er selvfølgelig ikke meningen at gå imod en VVM-høring, og hvad det nu hedder, for det er lovligt at indkalde til den. Det er ikke det, der skal skæres ned på. Det, der er det vigtige i denne debat, synes jeg, er, at der kommer et signal fra trafikordførerne til resten af Folketinget og videre til ministre og andre, således at de forstår, at Folketinget er indstillet på, at der skal ske noget.

Jeg synes også, det er et vigtigt signal til de pendlere, som bare får at vide, at der ikke er plads til flere tog, at de i hvert tilfælde kan få at vide, at vi prøver at gøre alt, hvad vi kan. Det er det, der er budskabet i det her.