

Derfor er det drønhamrende nødvendigt, at vi får udbygget toginfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt, at der bliver investeret nogle flere penge i bedre materiel og i at få løst kapacitetsproblemerne specielt på Sjælland, og det haster. Altså: hellere i dag end i morgen med at få løst de meget, meget store problemer, der hver eneste dag er for de mange daglige togbrugere.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når jeg hører de to sidste ordførere, hr. Svend Heiselberg og hr. Brian Mikkelsen, lyder det for mig, som om der hos dem er større forståelse for nye og hurtige investeringer i den kollektive trafik end den, som regeringen lægger op til, og det vil jeg godt bede ministeren om at besvare.

**Vibeke Peschardt (RV):**

I Det Radikale Venstre synes vi, at de takter, der ligger i alle disse investeringer i jernbaner, er utrolig positive. Det er blevet sat på sporet, at man køber 112 nye S-tog, der er lavet en ny bane til Frederikssund, der er lige givet bevilning i Finansudvalget til 13 nye ellokomotiver, og der er sat 125 mio. kr. af – ekstra, vil jeg sige – til indkøb af tog til sydbanen. Det vil altså sige, at regeringen er opmærksom på, og alle er opmærksomme på, at pendlertrafikken specielt i Københavnsområdet er et stort problem.

Derfor er det også naturligt, at den aller, allerstørste prop i hullet, nemlig banelinjen København-Ringsted, bliver lavet og bliver lavet hurtigst muligt. Der er allerede lavet en projekteringslov, og spørgsmålet er så, hvornår anlægsloven skal gennemføres. Det skal den efter alle solemærker at dømmes tidligt i folketingssamlingen 1998-99, og det er vi tilfredse med. En sag af disse dimensioner skal naturligvis undersøges ordentligt, og det er det, tiden bliver brugt til, indtil anlægsloven kommer.

Vi kan støtte forslaget til vedtagelse.

**Jette Gottlieb (EL):**

Det er jo fortidens synder, som vi nu er oppe imod. I årevis har man undladt at investere passende i at vedligeholde og udbygge jernbanelinjen, og nu halter vi bagefter. Men jeg vil meget gerne takke ministeren for den gode vilje, og så må vi se, om realiteterne også bliver derefter.

Der er to prioriteringer, som vi vil lægge særlig vægt på. Den ene er prioriteringen af forholdene for pendlere. Den indebærer, at der skal gøres alt for at skaffe ekstra materiel til syd- og vestbanen og til området omkring Århus. Det fremgik af den åbne debat, vi havde i Trafikudvalget, at også Venstre og De Konservative var villige til at medvirke til finansieringen, og det er også blevet bekræftet i dag, så der er ingen barrierer for, at det sker, hverken økonomisk eller på anden måde.

Den anden prioritering er prioriteringen af pendlere, lokal- og regionaltrafikken. Den indebærer, at det nye spor, som bliver anlagt mellem København og Ringsted, skal anlægges sådan, at det støtter og styrker lokal- og regionaltrafikken. Hvis sporet ender med at blive beslået af godsørsel fra Sverige til Tyskland, er vi lige vidt. Det må også indgå meget nøje i projekteringsfasen, at man undersøger, hvordan lokal- og regionaltrafikken bedst kan fremmes.

Vi er enige i, at det ikke er på den demokratiske høringsfase, der skal speedes op. Til gengæld er vi meget opsat på, at det er på alle de andre faser. En satsning på pendler-, regional- og lokaltrafikken indebærer også, at vi ved, at der går 3, 5 eller måske flere år, før det nye materiel, som alle tydeligvis er enige i skal bestilles, rent faktisk kommer på skinnerne. Det nye materiel bør være kurvestyrede elektriske tog f.eks. af X 2000-typen eller materiel med mulighed for omstilling til elektricitet.

Der er ingen tvivl om, at man med en investering i den nye type materiel fuldstændig vil overflødiggøre den baneudretning, der har været omtalt i Østjylland, fordi man her kan opnå de samme besparelser. Flere investeringer i denne type materiel vil samtidig indebære en betydelig hurtigere kørsel også for de lokaltog og regionaltoget, som siden hen vil komme til at benytte materiellet. Jeg vil minde om, at det eneste sted i Danmark, hvor man faktisk kører med kurvestyret materiel, er på Nærumbanen, og det kan dog ellers ikke kaldes nogen højhastighedsstrækning.

Mulighederne ligger i denne form for fremsynethed. Mulighederne ligger i, at det er denne type investering, man foretager. I en mellemfase vil det så frigøre intercitytog, som kan bruges på vestbanen, sydbanen og i regionaltrafikken omkring Århus. Jeg kan ikke se, at der er nogen barriere. Debatten tyder – i hvert fald i ord – på, at der er fuldstændig enighed i Folketinget om, at det er den type prioritering, der skal foregå.