

[Brøndsted]

læg til udbygning af banestrækninger, både det, der har med Københavns nærtrafik eller halv nærtrafik at gøre, og en planlægning for udbygningen af banestrækninger over hele Sjælland, så vi ligesom fik et indtryk af, hvor vi skal sætte ind? Det er altså ikke, fordi vi ikke mener, dette skal gøres, men en helhedsplan, hvorefter man kunne lave en prioritering, ville være naturlig. Det virker lidt mærkværdigt, at vi har et lovforslag kun om Lejre-Holbæk, når vi ved, at vore problemer med kollektiv trafik og en ny sporlægning er ret store mange steder i hovedstadsområdet.

Vi så altså gerne, at dette her blev baggrunden for, at ministeren for offentlige arbejder gav os nogle planer, nogle tanker om, hvordan vi skal komme videre andre steder, inden vi tager stilling til dette forslag.

Burgdorf (KF):

Der er et gammelt ord, der siger, at sporene skræmmer, og det gør de åbenbart også fra Lejre til Holbæk, men det er i så fald, fordi banen er ensporet. Det er altså det, ministeren nu vil afhjælpe, og vi forstår godt, at der kan være problemer dér, når der er stærk trafik og togene skal holde på hver sin side og vente på, at det ene kører frem, så de ikke gør det begge på én gang, som nogle har praktiseret et sted.

Jeg er enig med den foregående taler, hr. Brøndsted, i, at det er lidt mærkeligt at få stukket et sådant forslag om en kort banestrækning ud, for jeg vil tro, at der er stærkt behov over hele landet; hvorfor har man nu netop prioriteret denne? Er der ikke også problemer ved Ålborg, Århus, Odense og andre steder? Jeg synes, vi burde få det hele at se i sammenhæng. Dertil kommer, at når man endelig prioriterer, må man skele til, at riget fattes penge. Det ved ministeren jo alt om, men ministeren ved åbenbart også, hvor han skal få de 140-150 mill. kr., eller hvor meget det nu bliver, for det er jo ikke småpenge, det drejer sig om. Jeg vil også gerne have, at vi i udvalget kommer dybere ind på, om det er pengene værd. Det er som gammel bondemand min regel altid at vurdere, om det kan betale sig, og det vil jeg også gerne gøre i dette tilfælde. Men ellers vil vi gerne være velvillige over for lovforslaget.

Arentoft (FP):

Om dette lovforslag kan man næsten sige som Fritz Jürgensen: i denne sag kan der siges meget både pro et contra. Pro kan man sige, at det egentlig er fantastisk, at man overhovedet har ensporede jernbaner i en tid, hvor man kører stærkt, og hvor alting skal gå stærkt. Den forbindelse, der er tale om, indgår i hele forbindelsen København-Roskilde-Kalundborg. Det er en af Jyllandsforbindelserne, og der er mange, der tager den vej, og det er især grupperet omkring de seks færgaefange og -ankomster i døgnet. Det gør, at man med dette lovforslag – og nu er vi altså inde på contrasiden – i virkeligheden er inde på et lokalt trafikspørgsmål. Da jeg læste bemærkningerne, savnede jeg faktisk nogle tal. Der står, at passagerantallet er steget fra 1977 til 1979 med 72 pct., men 72 pct. af hvad? Hvor mange passagerer drejer det sig om? En stigning fra 10 passagerer til 17 passagerer er en stigning på 70 pct., og det er det også, hvis man går fra 1.000 til 1.700. Men der er altså ikke nævnt noget konkret om, hvad stigningen er, og derfor vil jeg gerne spørge ministeren, hvor mange passagerer det drejer sig om i snit.

Denne lov er jo en såkaldt bemyndigelseslov, og det er jo normalt ikke fremskridtspartiets livret. Sammenlagt er de tal, der budgetteres med, ca. 214,4 mill. kr. i 1980-kroner. Første etape, Vipperød-Holbæk, skal med moms koste 64,4 mill. kr. og afsluttes i 1983. Efter den kommer anden etape. Hvad kommer den til at koste, når den er færdig, og hvornår forventer man den færdig?

Der kan altså, som jeg startede med at sige, siges meget både for og imod, men jeg vil spørge ligesom hr. Burgdorf: har vi råd? Har vi råd til at ofre over 200 mill. kr. i den nuværende situation på dette lille, specielle område? Der er ingen tvivl om, at det vil medføre konsekvenser; der vil komme krav om ændrede jernbaneforhold mange andre steder i landet.

Derfor er vi nok noget betænkelige ved dette forslag, men vi går ud fra, at der bliver en god og grundig udvalgsbehandling, som det er normalt i udvalget om offentlige arbejder, og dér vil vi se på sagen.

Margrete Auken (SF):

Den kollektive trafik taler alle pænt om, selv de partier, der ikke altid er lige flinke til at give den penge, og det er jo også ved at gå