

her jernbanestrækning eller til nogen andre, havde jeg nær sagt, bl.a. fordi, som hr. Adelskov meget rigtigt siger, hvis man laver den fulde udbygning her på strækningen, som jeg også mener vil være det eneste rigtige, så koster det 840 mio. kr. Men det er meget muligt, at man hurtigere kan lave en mindre udbygning, der giver en hurtig effekt, og som så bliver billigere, og præcis i hvilken rækkefølge og hvor den bliver lagt osv., kan vi jo netop ikke rigtig sige noget sikkert om, før vi har projekteringen på plads.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg er enig med hr. Martin Lidegaard i, at det, at der sker noget her, er en succeshistorie, men med i det her lå der jo også noget om Frederikssundmotorvejen.

Er det så også en succeshistorie, at vi skal sige farvel til 26 ha skov der? Og kan hr. Martin Lidegaard bekræfte, at det her projekt ikke overhales af flere motorvejsprojekter?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg kan sige så meget, jævnfør vores diskussion i salen i går, at det jo altså ikke er afgjort endnu, hvor den førte etape af Frederikssundmotorvejen skal ligge henne, og om der går 26 ha til spilde.

Men jeg kan i hvert fald sige, at jeg da er ked af, det vil jeg gerne sige åbent, at der ikke var flere partier, der tilsluttede sig vores trafikaf tale, så vi var flere til at kæmpe for mere jernbane. Det må jeg sige ligeud. Jeg skal ikke lægge skjul på, at nogle gange kan man godt føle sig lidt alene i kredsen.

På den anden side må jeg sige, at det faktisk var muligt at flytte regeringen i denne her sag. Vi har aldrig afsat så mange millioner kroner til vedligeholdelse af jernbanenet, og det lykkedes altså De Radikale alene at få en lille milliard kroner ekstra hjem til jernbanen.

Om motorvejsprojekterne eller jernbaneprojekterne vil blive bygget hurtigst, er svært at sige nu, men jeg kan sige, at projekteringsfaserne ligner sådan nogenlunde rimeligt fordelt tidsmæssigt. Det tager nogle gange lidt længere tid at bygge jernbaner, men jeg kan i hvert fald garantere hr. Hedeboe for, at vi skal gøre, hvad vi kan

fra radikal side, for at jernbanen kommer i forreste række.

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**

Så er det fru Pia Boisen som ordfører.

**Pia Boisen (EL):**

Da hr. Keld Albrechtsen ikke kan være til stede, skal jeg redegøre for Enhedslistens holdning til det fremsatte forslag.

Kl. 13.10

Enhedslisten kan støtte forslaget og ser frem til, at der hurtigst muligt også findes penge til at bygge banen. Derfor håber jeg også, at vi under denne lovbehandling kan få tilsagn om nu at kaste kræfter ind i en løsning af mange af de parallelle problemer, der gør, at Nordvestbanen ikke fungerer optimalt i dag.

Det gælder, ud over selvfølgelig selve dobbeltsporet, opgraderingen til 160 km/t., så rejsetiderne kan nedsættes. Denne opgradering bør også gennemføres på strækningen Roskilde-Lejre og fra Vipperød til Holbæk.

Derudover er det også meget vigtigt, at vi til stadighed har fokus på materiellet, så vi har de bedst mulige forudsætninger for at få rejsetiden ned. Helt overordnet skal køreplanen selvfølgelig også forbedres, så to tog i timen ikke afgår med 10 minutter imellem.

Som det er fremgået af debatten, spørger kapaciteten mellem Roskilde og København jo også i denne her debat, og her er det jo desværre et åbent spørgsmål, hvornår vi kommer videre.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det er jo en ren jubeldag. Jeg hørte ikke nogen, der ikke gik ind for forslaget, og det er jeg taknemlig for. Jeg hørte nogle, der ikke ville være med til at skaffe pengene, men det er jo glædeligt, at der i hvert fald er et stort flertal af dem, der også vil tage et ansvar. Det siger jeg tak for.

Så synes jeg, at jeg vil gøre den tilføjelse, at når engang dette projekt er helt færdigt, så bliver Holbæk jo en by tæt på København, og dermed er der endnu en mulighed for, at dette byområde vil udvikle sig ganske voldsomt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.