

Flemming Damgaard Larsen: Ja, velkommen til åbent samråd med transportministeren og især velkommen til transportministeren og embedsmænd og velkommen til tilhørere. Og det åbne samråd ... er som spørgsmål A, at vi skal have fat i, og det lyder: Hvad er indvendingerne imod at bygge jernbanestrækningen København-Ringsted, så strækningen kan anvendes til kørsel med tog på op til 320 km/t (højhastighedstog)?

Og det er Klaus Hækkerup, der er spørger, og jeg giver ordet til Klaus Hækkerup for at begrunde, værsgo!

Klaus Hækkerup: Tak for det formand. Det er jo sådan, så vi som der også står i samrådsspørgsmålet, at vi skal i gang med at etablere en ny jernbaneforbindelse – København-Køge-Ringsted. Og det er en jernbaneforbindelse, der indgår i den aftale, der blandt indgår i en strækning, der bl.a. indgår i den aftale, der er om udbygningen af strækningen Stockholm-Napoli. Og det hænger sammen med det øvrige ... og det hænger på den måde sammen med det øvrige europæiske tognetsystem.

Og der er en række lande – masser af lande i Europa – der har planlagt højhastighedstog. Har gennemført det – har etableret det – og planlægger en udbygning af det. Det drejer sig om TGV'en i Frankrig med en afstikker til Bruxelles – forbindelsen til London fra Paris under kanalen. Det drejer sig om München-Wien-Budapest-Wien-Salzburg-Innsbruck. Det drejer sig om Paris-Bruxelles-Amsterdam og Paris-Köln. Det drejer sig om strækninger i Spanien, men især vel fra Barcelona til Malaga.

Så det billede, der tegner sig, er altså, at man i en række europæiske lande er i færd med at udbygge til at kunne køre med højhastighedstog, og det vil sige tog, der kan køre 320 km/t.

Der er også her i Folketingets Trafikudvalg stillet mange spørgsmål vedrørende aftalen om Stockholm-Napoliforbindelsen. Trafikstyrelsen har udarbejdet en rapport fra februar 2009 om en fælles europæisk jernbane.

Vi har i Folketinget afgivet svar på EU's Grønbog, det gjorde vi 16. april sidste år om ... EU's Grønbog om det fremtidige trafiksystem og anvendelse af de midler, som EU stiller til rådighed. Så på alle måder har vi længe behandlet spørgsmålet om at få et effektivt, hurtigt og sikkert internationalt transportnet.

Nu står vi så over for jernbanetransportnettet – nu står vi så over for at skulle udbygge en ny strækning i Danmark. Og man kan jo sagtens forestille sig, hvis man kommer og skulle lave en højhastighedsstrækning, der kunne klare tog op til 320 km/t med en omlægning, at så er det ret dyrt. Men nu er vi i den helt ekstraordinære situation, at vi skal lave et nyt spor. Det er et nyanlæg, vi skal lave under alle omstændigheder. Og derfor er det helt enkle og simple spørgsmål: Hvorfor udbygger vi det ikke sådan, så det i givet fald kan tage de tog, der måtte komme til Danmark, der kan køre 320 km/t. Hvad er indvendingerne imod at gøre det?

Tak!

Flemming Damgaard Larsen: Tak til Klaus Hækkerup.
Og så giver jeg ordet til transportministeren, værsgo!

Hans Christian Schmidt: Tak for det. Ja, men det er jo rigtig, spørgeren har spurgt til indvendingerne imod, at den ny bane København-Ringsted bygges, så strækningen kan anvendes til

kørsel med tog på op til 320 km/t. Og man kan sige, at når banen ikke er bygget til kørsel med tog på op til 320 km/t, så skyldes det især fire forhold.

Det første det er hensynet til økonomien. Det andet det er miljø. Det tredje det er manglende gevinster på kortere afstande, og det fjerde er kapaciteten på banen.

Anlæg af en bane til 320 km/t vil jo medføre nogle større anlægsudgifter, og det skyldes, at en højhastighedsbane stiller tekniske krav til banens linjeføring med store kurveradier over lange strækninger. Så det er altså noget, der skal opfyldes, det er nogle tekniske krav til banens linjeføring, som man stiller. Og tilpasningen af banen til lokale forhold bliver jo så derfor mere vanskelig, og ekspropriationsomfanget vil blive større. Og på grund af de større kurveradier, så kan det have nogle store økonomiske konsekvenser at passere ledninger i jorden og skære vejanlæg. Så det er altså simpelthen derfor. Og den høje fart vil jo så desuden medføre mere støj fra togene og dermed øget behov for støjbeskyttelse.

Anlægget af en bane til 320 km/t vil kræve mere areal i forhold til den løsning, som Trafikstyrelsen har projekteret og derfor være til større gene i lokalområdet. Og det skyldes, at banen i den projekterede løsning i størst muligt omfang er placeret i den eksisterende trafikkorridor, dermed bliver afstanden til den eksisterende Holbækmotorvej minimal, og man undgår – så vidt muligt – det man kunne kalde spildarealer mellem motorvejen og banen.

Så en bane til 320 km/t vil ikke i samme grad kunne ligge op af motorvejen.

Anlæg af en bane til 320 km/t vil kun give nogen små tidsgevinster.

Når ”Timemodellen” er anlagt vil turen fra København til Århus tage 2 timer, hvis togene kører 200 km/t hele vejen. Hvis der køres 320 km/t mellem København og Ringsted vil turen kun blive ca. 5 minutter kortere. Og for at kunne retfærdiggøre en højhastighedsbane må der være længere afstande, også mellem standsningerne, for at kunne udnytte togenes høje hastighed. Og det er formentlig ikke realistisk i Danmark, altså sådan helt generelt.

Og jeg vil så i den her forbindelse gerne nævne, at jeg er bekendt med, at Deutsche Bahn i forbindelse med Trafikudvalgets besøg i efteråret 2009 tilkendegav, at det var deres vurdering, at 200 km/t var et hensigtsmæssigt mål for maks.-hastigheden i Danmarks fjerntrafik i betragtning af landets geografi og passagerernes behov.

Deutsche Bahn har som bekendt betydelige erfaringer med højhastighedstog, og derfor er det jo ikke helt uinteressant at lytte til deres vurderinger også.

Og anlæg af en bane til 320 km/t kan også betyde en begrænsning af antallet af tog, der kan køres. Hvis en højhastighedsbane skal dedikeres til hurtige tog, vil både godstog og langsommere intercity- og regionaltog skulle ledes af den gamle strækning via Roskilde. Og de får altså ikke nytte så af den ekstra kapacitet, den nye bane giver.

Og hvis man modsat skal blande højhastighedstog med langsomme gods- og intercity- og regionaltog, så vil banens samlede kapacitet blive mindre end hidtil forudsat, og det skyldes, at der skal lægges ekstra luft ind i køreplanen, så højhastighedstogene ikke indhenter de langsommere tog på strækningen.

Så alt i alt er der altså gode grunde til, at forligskredsen, herunder jo også Socialdemokratiet, i oktober 2009 besluttede sig for den nuværende løsning med anlæg af en bane til kørsel med 200 km/t for persontog og forberedt til kørsel med 250 km/t.

Og derfor vil jeg bare sige, at – så ingen kan få den opfattelse – jeg har ingen grund til ... altså alene dét, at man ved, hvor længe jeg har været transportminister gør jo, at man også ved, at jeg ikke har været med ved det her forlig, men jeg må bare sige, at jeg synes, det er et godt forlig, og jeg synes partierne har tænkt rigtigt og klart deri. Og derfor vil jeg bare sige, det her handler slet ikke om – om man vil gøre det eller ikke vil gøre det. Det handler derimod om – man kunne gå så langt og sige rettidigt omhu, hvor man simpelthen har sat sig ned og kigget alle de forhold igennem og så

sagt – jamen, så alt i alt er det den rigtige måde at gøre det på. Og jeg må bare sige, jeg har altså ingen grund til at betvivle. Jeg synes de oplysninger, der er tilflydt mig i forbindelse med samrådet her og så videre, alt sammen peger i den retning, at det er forhold som også i mere eller mindre udstrakt grad forligskredsen også har været rundt omkring og diskuteret. Så jeg mener faktisk, det er gjort, så godt det kunne. Og jeg kan godt forstå spørgeren siger, at det kunne da være interessant, når nu man laver en ny bane, at man så ved denne her lejlighed gør det, det kan jeg godt forstå. Men det er bare det, at det er altså heller ikke dét, der er årsagen til det. Det er ikke en modstand mod at køre 320 km, det er simpelthen et spørgsmål mere om, at det ikke er noget, der er gennemførligt på i hvert fald den måde, som man her har fået tingene oplyst og på en måde, hvor vi vil få gavn af det. Så det er alt i alt et sammensurium af de ting og ikke en modstand mod tog, der kører 320 km/t.

Flemming Damgaard Larsen: Tak til transportministeren for besvarelsen. Og der er yderligere nogle spørgsmål fra ... og jeg læser lige op, hvem det er på nuværende tidspunkt – Klaus Hækkerup, Kristian Pihl Lorentzen og Henriette Kjær. Og jeg regner med, vi kan tage nogle stykker ad gangen. Først Klaus Hækkerup, værsgo!

Klaus Hækkerup: Jo tak for det. Jeg vil godt bede ministeren om at uddybe sin besvarelse af det første punkt, han nævnte – økonomien. Jeg er selvfølgelig godt klar over, der vil blive større kurveradier, og der skal være en anden hældning og så videre. Men spørgsmålet er, hvor meget mere vil det koste, når man alligevel er i gang ved at lave en fremtidsinvestering, vi må formode, der skal holde de næste 100 år og indrette den til den hastighed, vi må forudse, togene også kommer til at køre med i løbet af bare de næste 20 år, og som de allerede kører med i mange steder af Europa.

Hvad er merudgiften? Hvad vil merudgiften være ved at anlægge strækningen København-Køge-Ringsted, så man kan køre med højhastighedstog på den?

Og det andet, jeg godt vil spørge ind til, det er det med kapaciteten. Og jeg er selvfølgelig helt enig med ministeren i, at hvis man har hurtige tog og langsomme tog, der kører på samme strækning, så er risikoen for, at de hurtige tog indhenter de langsomme tog selvfølgelig til stede. Selvom vi jo nok må sige, at vi her taler om en strækning, der trods alt er lidt kortere. Men jeg vil godt spørge: Ligger der beregninger, som er grundlag for en analyse af at sige, hvornår kunne man forestille sig, at højhastighedstog kunne køre igennem – højhastighedstog med 320 km/t i forhold til den målsætning, der i øvrigt er om, at man skal komme op på en hastighed på 250 km/t på de tog, der skal køre på det danske jernbanenet.

Flemming Damgaard Larsen: Ja, tak til Klaus Hækkerup, og så er det Kristian Pihl Lorentzen, værsgo!

Kristian Pihl Lorentzen: Ja, jeg tror, der er mange, der synes, at ideen om højhastighedstog er en smuk vision, som vi har på europæisk niveau, men omvendt skal det jo hele tiden afvejes op imod den investering, man foretager sig ... gavn man får som borger i Danmark, det er jo dét, vi taler om her. Og jeg tror, at vi er mange, der længes efter, at vi kommer op at køre bare 200 km/t. Altså vi er jo kendt for at have meget langsomme tog i Danmark i forhold til andre lande. Så det at komme op på 200 km/t er i min verden en gigantisk forbedring. Og jeg kan da bede ministeren først om at

bekræfte, at det ikke er sådan, at denne banestrækning faktisk er forberedt til 250, hvis vi får brug for det på et tidspunkt.

Så kan jeg også bekræfte dét, ministeren nævnte, at da Trafikudvalget var i Tyskland, der fik vi jo netop at vide i det der meget, meget store land, hvor stærkt mener de egentlig marchhastigheden for tog må være. Der var det meget slående, at de siger 200 km/t er det optimale set med deres synspunkt, fordi togene skal jo rent faktisk standse og betjene borgerne. Og de har sådan en struktur med et bysamfund for cirka hver 50 km, så 200 km/t er optimalt sådan set ud fra et jernbanedriftsynspunkt. Så når vi taler København-Ringsted-strækningen ... og ved Rødby ... og der vil jeg gerne spørge, hvis man forestillede sig, vi på hele den strækning skulle have 320 – altså først den nye jernbane her – men perspektivet er jo, at det så skulle være hele vejen ned over Femern og så videre – om ikke det ville være en gigantisk investering, der samtidig med jo måske ikke ville få ret stor effekt, fordi vi vil vel også gerne have noget regionaltogetsbetjening på den strækning, det er jo blandt andet derfor, at Venstre synes, det er meget vigtigt med en station i Rødby, når nu vi skal til at fastlægge det, at vi har nogle tog, der rent faktisk standser og kan tage danskere med og ikke bare vi får nogle tog, der blæser op over Sjælland, det får vi jo umiddelbart ikke så meget gavn af.

Så om ikke ministeren mener, at det ville simpelthen ikke være et rimeligt forhold imellem den investering, og så den effekt danske togpassagerer ville få ud af det her – tak!

Flemming Damgaard Larsen: Ja tak. Og så er det Henriette Kjær, værsgo!

Henriette Kjær: Tak for det. Og jeg vil gerne sige tak til ministeren for den meget grundige besvarelse, og den er jeg glad for, fordi det er faktisk noget, jeg får en del henvendelser om, hvor der er flere, der spørger – hvorfor laver I dog ikke en højhastighedsbane, når vi nu får Femernforbindelsen, så der kan komme sådan et højhastighedstog fra Stockholm og videre ned igennem Europa. Og der har jeg jo netop ... har jeg brugt nogle argumenter, som jeg også hørte, ministeren sige her ... men der kom også flere til, og det vil jeg gerne sige tak for.

Det jeg vil spørge om, det er netop det her med, om man regner med ... hvis vi nu siger, at vi brugte alle de her penge, og jeg har altså hørt et tal, og jeg ved ikke, om det kan holdes inden for det, at hvis man skulle lave skinnerne til højhastighedstog, så ville det blive 10 procent dyrere. Men hvis man nu så siger, man brugte den investering, hvor mange ville så komme til gavn, fordi for at der kan være rentabilitet i økonomien for togselskaberne – for operatørerne – at drive de her ruter, så kræver det jo også, der kan komme nogen passagerer af og på. Og hvis man laver et højhastighedstog, jamen, så vil det være noget med, at der kan stå nogen på i København, og så kan det jo ikke komme op på 320 km/t, hvis det skal stoppe igen et andet sted, altså så skal det jo bare suse derudad, så det er jo ret begrænset, hvilket gevinst det vil få for passagerer i Danmark. Og hvis det så oven i købet vil betyde, at vi skal have godstrafik og andet over på anden bane, så begynder det jo faktisk at minde mere om en bagdel end om en fordel.

Men altså dels det her med, hvad det vil koste, om jeg har ret i det her med de 10 procent i forhold til fordyrelsen, og så også hvor mange togpassagerer man egentlig mener, det vil gavne.

Og så lige – ikke fordi ... men er det ikke noget med i øvrigt, at dieseltog, de kan slet ikke køre så stærkt, hvis man nu skulle benytte sig af dem.

Flemming Damgaard Larsen: Tak til Henriette Kjær, og så giver jeg ordet til ministeren for besvarelse, værsgo!

Hans Christian Schmidt: Jo tak for det. Jo altså netop kan man sige altså, det spørgsmål ... eller dét, der bliver sagt til sidst, at vi har jo IC 4-tog, det skal vi jo huske, de skal jo være her i hvert fald de næste 15-20 år, og derfor ... de har en maks.-hastighed på 200 km/t. Man kunne godt sige – jo, men hvad nu hvis man fik andre tog og alt sådan noget. Men jeg synes måske nok, at det rammer det meget fint ind, det som Henriette Kjær sagde næstsist – nemlig at ... jamen vi skal lige prøve at kigge på de afstande, vi har i Danmark, og vi skal lige prøve at kigge på, at vores befolkning jo også skal benytte sig af det. Altså så skal det stoppe oppe i fart og stoppe oppe i fart. Og jeg må bare sige, altså jeg har altså ingen grund til at betvivle dét, som man fandt ud af ... jeg spurgte engang til her, hvor meget man regnede med, men man mener nok, at 10 procent er for lavt et talt – altså det er endda højere. Og i hvert fald vil det jo ikke være passagerer ... altså de passagerer, som også Kristian Pihl Lorentzen var inde på, som vi har ned ad hele strækningen, der får gavn af dem, når man er oppe i højhastighedstog. Så ... og jeg synes også, at 200 km/t er jo meget og i hvert fald, når man taler med de mennesker, der har meget erfaring i det, og de siger – jamen det finder de, at det er det rigtige.

Omkring det med hvor stor en investering, det skal være, der kan jeg bare sige – jo, det kan jeg bekræfte – for det første, at det er forberedt til 250 km/t – for det andet, at det ville være en gigantisk investering, hvis man skulle følge det forslag, som du lige omtalte. Blandt andet er det oplyst over for mig, så skal der jo en helt ny Storstrømsbro til. Og altså det ville virkelig være kæmpe investeringer.

Jeg vil godt sige, at når man kigger lidt på det her – de nødvendige ændringer der skal til, for at en ny bane kan anvendes til kørsel med tog, fordi det er jo blandt de økonomispørgsmål, som Klaus Hækkerup rejser, så er det sådan, at formentlig vil det også fordrer en ny projektering og en helt ny VVM-analyse, hvis man skulle ind og have sådant et højhastighedstog – altså til 320 km/t. Der ville skulle undersøges en hel ny linjeføring, der giver mulighed for at anlægge banen med de meget store kurveradier, der ville være behov for, som jeg nævnte ved en hastighed på 320 km/t. Og det vil blandt andet betyde, at passagen af Vestvolden og af Motorring 4 udformes helt anderledes end i den projekterede løsning, og det vil ikke være muligt at føre banen i nærheden af den planlagte Køge Nord Station.

Altså vi vil gerne ... og man kan også sætte et arbejde i gang med at finde ud af økonomien, men det kræver selvfølgelig, at hvis man skal kunne svare ordentlig på, hvad økonomien vil gøre ... så ved I jo godt om nogen, som sidder i Trafikudvalget, at så skal man jo ind og have det hele beregnet og ind og lave alle de her ting, for ellers så er det jo nogen gætterier, jeg vil komme med. Og der vil jeg bare sige, at min bedste vurdering er altså, at her har man simpelthen vurderet det – ikke ud fra en holdning imod tog, der kører 320 km, men ud fra en praktisk tilgang, hvor man har sagt – jamen det her, det er det rigtige, det er den måde, vi får mest ud af vores penge på. Det er også den måde flest får noget af det for, og så er det oven i det også det, som gør, at det er det mest anvendelige i et land som vores. Selvfølgelig er der højhastighedstog andre steder, men der findes jo også nogen lande, der er helt anderledes – både befolket, men også har en helt anden udstrækning, hvor de somme tider også har en meget større afstand, hvor man kan køre på. Men jeg må altså sige, at vi har ikke et tal, jeg vil kunne sige her og nu og sige – det koster det lige nøjagtig, hvis man skal have det gjort. Det bliver et kolosalt stort arbejde, hvis vi skal til det. Og jeg vil selvfølgelig bare sige, at hvis vi skal ind over det, og det ligger jo i den grad inden for samrådsspørgsmålet, det er jo helt

rigtigt at sige, men så vil jeg bare godt have det over skriftligt, så vi kan forholde os til det, fordi vi jo kender ikke tallene, og jeg tror, hvis de findes tallene, så er det i hvert fald ikke mig bekendt, og jeg vil jo gerne undersøge, om der findes tal. Men det er jo også klart, at skal vi til at fremskaffe dem, så er jeg nødt til lige at vurdere, hvordan er det muligt, og hvad skal der til, for at vi kan give også et bud, som I kan bruge til noget, fordi at jeg vil ikke begive mig af med at gætte i det, det kan jeg simpelthen ikke.

Flemming Damgaard Larsen: Tak til ministeren, og der er ikke – jo Klaus Hækkerup har lige en yderligere ... værsgo Klaus Hækkerup!

Klaus Hækkerup: Lad mig først sige, at jeg er meget vel klar over, at der er et trafikforlig, der er indgået om det her. Det står jeg selvfølgelig også ved. Jeg synes bare, det er så beklageligt, at Danmark tænker så småt, som vi gør, når vi nu skal ud og anlægge en ny jernbanelinje.

Lad mig først om økonomien sige. Jeg forstår så på ministeren, jeg kan ikke få oplyst, hvad det vil koste at lave et højhastighedstog. Jeg ved ikke, hvad grundlag ministeriet har svaret på, da det den 16. april det herrens år 2009 kunne levere skriftligt svar til mig om, at det ville være en anlægsudgift på omkring 20 milliarder kroner. Er det et tal, der er forsvundet i mellemtiden? Er det et tal, der er fordampet op i luften?

Hvad har grundlaget været for, at ministeriet kunne svare sådan dengang? Er det overhovedet en seriøs behandling, vi er udsat for fra regeringens side på det her område?

Lad mig så for det andet sige, at når jeg også starter med at sige, jeg ved godt, der er trafikforlig, det står jeg ved, jeg synes bare, det er så ærgerligt, hvis vi ikke på nuværende tidspunkt gør os helt klart, hvad det er, vi gør. Har vi først lagt de her spor i en for lille krumning, i en for lille hældning, så får vi jo aldrig lagt dem om. Ikke i hvert fald inden for de næste 100 år. Det tror jeg ikke på. Og så er der et argument, som jeg jo godt forstår for dem, der er modstandere af det, og som jeg også hører Kristian Pihl Lorentzen lægge ud med – jamen så skal vi jo også ... hvad med strækningen fra Rødby og op til Ringsted – den dyre strækning, det vil jo koste ... den skal jo også ... og det ville være meget dyrt. Ja, men i forvejen har vi jo besluttet, at Femern Bælt-forbindelsen skal betale forbedringer på jernbanen fra Rødby op til Ringsted. Det er der jo en løsning på. Og hvis økonomien går, som alle forventer omkring Femern Bælt, så vil der også om nogle være et grundlag for at tage stilling til at lade Femern Bælt-forbindelsen finansiere den del af strækningen, hvis vi nu træffer den rigtige beslutning og anlægger strækningen København til Ringsted til højhastighedstog.

Og lad mig så endelig som det tredje sige – det argument, jeg hører mere og mere tydeligt – både fra Henriette Kjær og fra Kristian Pihl Lorentzen og også fra ministeren – at det her kommer jo ikke danskerne til gavn. Og så er det her, jeg synes, vi bliver rigtig, rigtig små i Danmark. Jeg har mødt det argument før. Man kan også formulere det sådan, hvis ikke danskerne får glæde af det her, så skal det ikke laves. Det skal ikke laves, fordi at tyskerne skal have glæde af det, eller at svenskerne have glæde af det. Og tænk dig, hvis de tænkte sådan i Tyskland – hvis de sagde, vi skal ikke lave højhastighedstog, for at danskerne skal have glæde af det, eller at franskmændene skal have glæde af det, eller italienerne skal have glæde af det. Og hvis man i Frankrig satte sig ned og tænkte ... sagde, vi skal ikke lave højhastighedstog, for tyskerne skal ikke have glæde af det, og englænderne skal ikke have glæde af det. Så fik vi aldrig nogensinde udbygget det højhastighedsnet i Europa, som er den langsigtede trafikløsning som alternativ til flyene – aldrig.

Og derfor vil jeg godt sige – den tankegang, der ligger til grund for de her udtalelser om, at her skal danskerne kunne profitere umiddelbart, den synes jeg er forkert. Forkert, fordi vi er nødt til at være store nok til at se det her i et internationalt sammenhængende perspektiv. Og det synes jeg er en mangel ved debatten.

Tak!

Flemming Damgaard Larsen: Klaus Hækkerup – og så får ministeren ordet for besvarelse af det spørgsmål!

Hans Christian Schmidt: Altså nu skal spørgeren jo selvfølgelig have lov til at anvende de udtryk, man vil. Men jeg synes, at ... altså jeg forstår jo så, at man står ved et forlig, men noget af det meget, meget vigtige i det, det er man bare ikke enig i. Det er jo specielt. Altså, normalt når vi laver forlig, så er jeg godt klar over, at man giver, og man tager. Men at man siger, jeg står ved et forlig, som jeg i øvrigt angriber voldsomt. Det overrasker mig. Men det vil jeg ikke sidde og forklare noget på, for jeg har som sagt ikke været pennfører for det, men jeg sidder jo i regeringen, og derfor står jeg selvfølgelig bag, og jeg er i øvrigt enig i de betragtninger og de ting, som min forgænger har gjort, det mener jeg er fuldstændig rigtigt. Og jeg er helt enig.

Jeg synes bare, når vi har sådan nogle samråd, hvor vi diskuterer sådan nogle ting der, så ville jeg bare så gerne have, at vi ikke skød hinanden en masse motiver i skoene, som vi slet ikke har. Altså det er da mærkeligt, at ... i går aftes sad jeg og diskuterede med forligskredsen omkring Femern Bælt, og så skulle jeg nu sende det signal ud, at hvis I kigger på danskerne, som har besluttet selv – selv at finansiere Femern Bælt, at det skulle være udtryk for at tænke småt. Skulle være udtryk for, at vi ikke synes, at andre skulle have gavn af noget af det, vi laver. Altså undskyld mig – jeg kan slet ikke forstå det her, altså det kan jeg virkelig ikke. Altså indtil i hvert fald det her tidspunkt har jeg jo skulle bruge mine kræfter på at forklare, hvorfor det er rimeligt, at Danmark skal betale det selv. Altså man har sagt, hvorfor er det ikke nogen af naboerne. Så har jeg bare sagt – fordi danskerne, de prøver på nu at lave noget, som de tror på. Jeg skal nok lade være med at bruge ord som storsind, men jeg synes ikke, det er at tænke småt og tænke lille stat og gå i krig med at bygge en Femern Bælt, det må jeg altså bare sige.

Når jeg så tager det her med togene, så bliver det næsten sådan, at fordi jeg svarer på et spørgsmål, der omhandler, at vi prøver at vurdere på, om passagererne, som jo i høj grad er dem, der betaler den her bane, om det er helt rimeligt, at hvis de transporteres med regionaltog og så videre, at så skal de bruge den gamle bane og kan ikke komme til at bruge den nye, fordi der kører der højhastighedstog på, som jo i øvrigt er et meget lavt procenttal af passagerer, der bruger. Jeg synes da, det er legalt og legitimt, at man kan gå ind og sige, det vil vi også have med i vores overvejelser. Så hører jeg jo så også spørgsmålet eller kommentaren gå lidt på – jamen, det vil jo vare mange år, inden vi nu kan lave det om igen. Jamen, det er mit indtryk, ja – det kan det da, fordi det skal det ikke. Altså vi laver jo ikke det her, fordi vi beslutter os for – det kan vi lige gøre i første runde, så må vi så se. Jeg har da oplevet, at når man har lavet det her, så har man sagt – 350 km/t, også hvad Deutsche Bahn har sagt – det er ikke det, som vi skal bruge i Danmark. Det der er det fornuftige, det er at sørge for tog, der kan gå op til 250 og i hvert fald nu her bliver bygget til 200 km/t. Så må jeg ikke godt bare lige minde om, at det her kommer jo ikke frem, fordi vi laver et fravalg og siger, vi vil ikke gøre det nu, hvor vi nu er i gang. Jeg har oplevelsen af, at forligspartierne har tænkt sig om og sagt – vi gør det med åbne øjne og siger, for sådan skal det være. Ikke fordi, at vi føler, det er

det nemmeste lige nu ikke at forholde os til det, men fordi vi simpelthen mener, det er den model, vi gerne vil have.

Så vil jeg bare sige omkring det med økonomien. Altså man spørger mig ad, om jeg vil fortælle præcist, hvad det koster. Som jeg forstår, så er de 20 milliarder et tal, som man har regnet ud ved nogle erfaringstal, man har. Altså som det er oplyst over for mig, så er det jo meget normalt, at man kan give nogle erfaringstal. Når jeg så bare siger, at jeg skal svare på, hvad det præcist koster, så er jeg nødt til at sige, så skal jeg jo sige til min administration – så går vi i gang – hele projektet igennem. Jeg skal ikke over i Folketinget og stå og sige, at jeg er kommet med et tal, og så viser alle de her beregninger, at tallet er forkert. Så ved jeg da godt, hvad man kalder en minister, der har brugt det forkerte tal. Og den situation skal jeg ikke bringe mig i. Det har jeg været minister for længe til.

Så derfor siger jeg bare, jeg oplyser ingen tal, som man vil bagefter kunne bruge og sige – ministeren har sagt præcis det koster det overfor – at det her, det koster det. Hvis det er dét, Trafikudvalget vil have, så går jeg ud fra, at Trafikudvalget sender mig et spørgsmål over. Så må vi jo sætte det her store arbejde i gang, hvis det er sådan, det må vi forholde os til. Men jeg er nødt til at sige, at ... og jeg kan heller ikke forstå, at man læser op et spørgsmål som om, at ministeriet ikke skulle kende et svar selv, de har givet på 20 milliarder. Men jeg har kun fået det indtryk, at det er et tal, som er nogle erfaringstal, og de er ikke på baggrund af, at man har gennemgået så detaljeret, som samrådet jo lægger op til – alle de forhold, der skal laves, hvad koster det. Så altså det har ikke fra min side overhovedet været meningen, at jeg ville skjule noget i det, fordi det svar findes jo tilbage i april 2009. Men det er jo ikke eksakt videnskab. Og det bliver det jo lige pludselig, hvis jeg skal nu give et tal, så man bagefter kan sige, vil man det med de her to eksakte tal, og det jeg bare ikke, det eksakte tal.

Flemming Damgaard Larsen: Tak til ministeren, og vi går videre i rækken her. Det er Kristian Pihl Lorentzen, værsgo!

Kristian Pihl Lorentzen: Ja, jamen, jeg vil gerne sige, at fra Venstres side vil vi stærkt side anbefale, at vi ikke går ud og bruger en masse penge på omfattende beregninger af, hvad det ville koste at lave højhastighedstog. Fordi én ting er Ringsted-Rødby, der kan man så lave ... der har man det her overslag over, det vil koste cirka det dobbelte, hvis det var højhastighed. Men Ringsted ... undskyld Ringsted-København, hvis vi så tager Ringsted-Rødby, det vil jo formentlig være langt, langt dyrere – altså ny bro og så videre. Det vil virkelig være kostbart. Og så når man ser det i relief med, at man fra tysk side jo, og det spurgte vi om under besøget i Tyskland sidste efter år – har I planer om hurtigtog på den anden side af Femern Bro, og det har man jo ikke. Tyskerne har overhovedet ingen planer om hastighed højere end 160 mig bekendt.

Så vil jeg også godt lige kommentere dét, Klaus Hækkerup sagde, fordi det bliver jeg næsten nødt til, når der bliver sagt, det er dagligt, vi ikke er bevidste om, hvad vi gør. Og der vil jeg da godt lige slå fast, og det vil jeg håbe, ministeren kan bekræfte. Vi sad omkring et forhandlingsbord, og vi var meget bevidste om, hvad vi gjorde, herunder Socialdemokratiets forhandlinger. Vi var meget bevidste om, hvad det var for et projekt, vi lavede mellem København og Ringsted. Hvor mange penge, vi skulle sætte af til det. Og derfor synes jeg, lyder det ærgerligt, hvis nogen synes, vi ikke er bevidste om, hvad vi gør. Vi havde et virkeligt grundigt beslutningsgrundlag, og vi er jo fuldt

bevidste om, at vi ikke ville have en højhastighedsbane. Og så vil jeg høre, om ministeren kan bekræfte, at det var faktisk sådan, det fandt sted. Om ikke det er sådan, man laver et forlig.

Og så vil jeg også godt lige sige, når vi taler trafikale investeringer, der kan ministeren formentlig bekræfte, at vi har et meget stort behov for trafikale investeringer. Vi er kommet langt med de 97 milliarder, men vi er jo langt fra i mål, og at der virkelig bliver brug for at prioritere – også i kommende trafikaltaler – om ikke ministeren er enig med Venstre i, at tog til tiden i Danmark og kortere rejsetid i Danmark, det må være noget af dét, vi er nødt til at prioritere, når vi taler jernbane, frem for sådan mere forkromede og langsigtede projekter.

Og endelig vil jeg så sige, hvis Hækkerup er meget interesseret i visionen, den europæiske vision om *30.47...? og det er jo fint, fint nok. Men om man så kan overveje på længere sigt en EU-finansiering af sådant et visionært projekt over de kommende årtier, fx med TEN-midler, at det er en vision man forfølger på europæiske niveau. For jeg har altså meget svært ved at se, at vores trafikale investeringsbudgetter kan finde plads til så store investeringer i milliardklassen af noget, som egentlig går ud på at bruge Danmark som transitland til at køre hurtigt igennem.

Tak!

Flemming Damgaard Larsen: Ja, tak til Kristian Pihl Lorentzen. Og så er det Klaus Hækkerup, værsgo!

Klaus Hækkerup: Tak for det. Lad mig først sige om Femern Bælt-forbindelsen, at det var en ren dansk interesse, den blev anlagt. Det er også derfor, vi påtog os finansieringen. Og i hvert fald lå den meget, meget langt nede i den tyske prioritering over trafikinvesteringer. Jeg var ordfører så vidt jeg husker på forslaget om Femern Bælt – og stærk tilhænger af, at vi lavede den. Det var der ikke alle ... det var regeringens støtteparti jo ikke, men vi var. Vi har været det hele tiden. Og vi synes, det er en rigtig god investering. Og vi er også overbevidste om, at den kommer til at give et overskud, som vi ser med Storebælt, og som vi ser med Øresund. Og de beregningsforudsætninger, der ligger for Femern Bælt er meget forsigtige.

Så ingen tvivl om, at det er en god investering, og at det er en investering, som Danmark har påtaget sig alene, fordi det var en dansk interesse.

Så ønsker ministeren at fremstille det som om, jeg siger, at man skal bruge den gamle bane til danske passagerer, og den nye bane må danskere overhovedet ikke køre på. Nej, sådan er det slet ikke. Det jeg forestiller mig, det var, at den jernbanestrækning, man alligevel skal ud at lave, at den laver man, så den også kan befærdes med højhastighedstog, der kan køre 320 km/t. Og så forestiller jeg, man bruger den til tog – de få gange, hvor vi ved, der vil komme højhastighedstog igennem, så kører de igennem. Og ellers så bruger man dem til, at dansk intern transport kommer til at foregå med op til den hastighed, som vi jo altid har snakket om på 250 km/t, den der skal gøre, at vi får en hurtig forbindelse mellem de store byer her i Danmark. Og det er den forestilling, jeg har, så jeg forestiller mig, at det man skal gøre er i virkeligheden, at man skal anlægge en bane, der både kan betjene højhastighedstog og højhastighedstog, der ikke kører mere end 250 km/t.

Så er der argumentet om Deutsche Bahn. Jeg var desværre ikke med Trafikudvalget nede og høre deres forklaring. Men når jeg siger desværre, så er det også, fordi at jeg har fået to udlægninger af, hvad de sagde. Og jeg vil sige, at hvis man overhovedet skal tillægge Deutsche Bahn, som jo ikke

har nogen kompetence i Danmark, deres udsagn noget, så må man jo også have specificeret forudsætningerne for deres udsagn og bedt dem om at vedstå det skriftligt. Og derfor tillægger jeg ikke det, de siger under et besøg, hvor man muligvis har spurgt, sådan har jeg forstået det, og min umiddelbare vurdering, af anlæg af højhastighedstog i Danmark, at det er ... at det kan tillægges nogen betydning.

Og så vil jeg godt tilbage til det med forliget. Jeg er blevet mødt af rigtig mange borgere, ligesom Henriette Kjær, der siger, hvorfor anlægges man ikke det her som højhastighedstog. Og derfor så har jeg tilladt mig at stille det spørgsmål, som jeg synes er helt centralt for danske trafikbeslutninger. Jeg vil også godt sige, nu er vi jo ikke færdige med samrådet, men jeg føler mig ikke overbevidst om, at vi ikke skal kunne ... at det ikke stadig med fordel kunne være en fordel for Danmark at anlægge den strækning, vi alligevel skal ud og nybygge, som skal betjene trafik – meget trafik i Danmark, så den samtidig kan løse de begrænsede, men højhastighedsnødvendige internationale trafikopgaver, vi har.

Flemming Damgaard Larsen: Tak for det, og så giver jeg ordet til ministeren for besvarelse.

Hans Christian Schmidt: Jo, men først til Kristian Pihl – jo, jeg kan bekræfte, at sådan oplever jeg jo også forhandlinger og forlig, men jeg var ikke ved den forhandling, så vil jeg ikke gå ind og sige, hvad der lå til grund for det. Men jeg har, som jeg sagde før, ingen grund til at tro, at det ikke var, fordi man her tilvalgte løsningen, og at det altså ikke var et spørgsmål om at fravælge noget, men man tilvalgte det og sagde, at sådan vil man gøre det, sådan vil man bruge sine penge. Og ja, vi har jo behov for flere penge, det ved vi jo godt, fordi hvis vi går ind og ser på de ting, vi gerne vil sætte i gang, efter at vi har brugt de penge, som vi har gjort i det forlig her – jamen, så ved vi jo godt, der findes flere trafikinvesteringer. Det tror jeg, vi alle er enige i, og det vil jeg gerne bekræfte.

Og så vil jeg da bare sige omkring det, for ellers har jeg ikke mere at tilføje, fordi der ligger jo som sagt en forligstekst, og når jeg bliver spurgt om det, kan jeg roligt sige, så siger jeg altid – jamen, det her det er ikke et fravalg – det er et bevidst valg, man har simpelthen sagt, det er dét, man gerne vil have. Og det er jo i orden. Og det kan man selvfølgelig være uenige om. Det synes jeg også er fair. Men jeg noterer mig bare også, at Klaus Hækkerup sagde, at sådan som jeg skulle forstå det, det var, at selvfølgelig skulle man kunne bruge sådan en bane, også andre, og så ... og så vil jeg prøve at citere det rigtigt – de få gange, der så kører højhastighedstog, så kan de få lov til det. Jamen, det er jo netop begrundelsen – de få gange også. Det indgik jo også i de ting, fordi det vil blive få gange. Og så skal man selvfølgelig vurdere – er det dét, man vil gøre. Og der er vurderingen så endt sådan, som den gjorde i forliget. Og det bakker jeg op til. Og så har jeg ikke nogen kommentarer ellers til det.

Flemming Damgaard Larsen: Klaus Hækkerup.

Klaus Hækkerup: Jo, jeg glemte at svare ministeren før på det med skøn og overslag. Når jeg spurgte om overslaget, så er det faktisk, fordi at det svar, vi fik den 16. april, synes jeg kan være en anelse uklart. Jeg beder ikke om en detaljeret beregning, men jeg er helt tilfreds med en

overslagsmæssig tilkendegivelse på baggrund af de erfaringer, man har i Danmark og andre steder med at anlægge togbaner.

Og så kan jeg jo ikke lade være med at sige, at det er jo ikke Socialdemokratiet, der har ønsket ekstra udgifter afholdt på undersøgelse af forbindelsen til Ringsted-København-Ringsted – i al stilfærdighed til Venstres trafikpolitiske ordfører.

Men jeg har et spørgsmål til ministeren – den aftale, den hensigtserklæring, som blev indgået så vidt jeg kan se i 2008, muligvis 2009, om strækningen Stockholm-Napoli, der indgår det som en del af aftalen, at den skal udbygges med European Rail Traffic Management System, og at parterne er enige om – de fem lande, der er berørt – er enige om, at det skal finansieres via ... søges finansieret via TEN-midler, og man vil indgive en fælles ansøgning.

Jeg vil bare spørge ministeren, er det stadig planen, at den strækning, der skal gå fra København til Rødby, skal – også i forbindelse med anlæg af jernbanen, den første strækning fra København-Køge til Ringsted, skal udbygges med European Rail Traffic Management System?

Flemming Damgaard Larsen: Ja, tak. Og ministeren, værsgo!

Hans Christian Schmidt: På det spørgsmål er svaret ja!

Flemming Damgaard Larsen: Så er det åbne samråd afsluttet. Og jeg vil gerne sige tak til ministeren for deltagelse og besvarelsen her. Og ministeren må godt blive siddende, for vi skal jo efterfølgende have et møde med ministeren her i Trafikudvalget, men jeg må bede tilhørere og andre, der ikke skal være med til det møde om at fortrænge.