

Men det er min opfattelse, at den opfattelse har bredt sig, at det alene koster 1 mia. kr., for at toget kan komme 6 minutter hurtigere frem, men skal vi benytte den eksisterende bane, skal der jo også her investeres i elektrificeringer og andre ting.

Det er en oplysning, som jeg synes mangler i lovforslaget, samt spørgsmålet om, hvad vil merudgifterne være. Men det er klart, at selv om lovforslaget heller ikke nævner en undersøgelse af fortsat benyttelse af den eksisterende linjeføring, ønsker vi en sådan undersøgelse, for vi vil måske med fordel kunne elektrificere denne strækning. Men det må vi have kigget på.

Et andet problem, vi må interessere os for, er, at med de nye hurtige tog køres der forbi mange stationsbyer, der tidligere har været betjent af tog. Vi må sikre os, at der vil være tilstrækkelige og komfortable tilslutningsforbindelser til hovedstationer, hvor hurtigtogene holder.

Vi har med DSB-aftalen afsat mange penge til DSB og også til materiel, og det er jo ikke meningen, som hr. Svend Erik Hovmand har været inde på, at bedre forhold for visse dele af landet skal betales med dårlige forhold for andre vitale områder. Det har i hvert fald aldrig været en del af den aftale, Venstre er med i.

Lovforslaget omfatter også en ekspropriationsmulighed, og hele spørgsmålet om ekspropriation er et spørgsmål, som vi gerne vil have gennemdrøftet i udvalget.

Men Venstre kan støtte lovforslaget, og vi er også glade for, at vi her i dag og i denne uge kan fortælle dem, der jo ofte påpeger, at vi har nogle jyske mafiaer, der tilraner sig de store trafikinvesteringer, at det jo i hvert fald ikke har forholdt sig sådan i den her uge, idet Finansudvalget i onsdags bevilgede ca. 8,5 mia. kr. til nye S-tog, og i dag får man så ca. 6 mia. kr. til nye banestrækninger. Så er det, at vi stiller et lille spørgsmål ved, om viovre i Jylland skal have 1 mia. kr., så den jyske beskedenhed kender næsten ingen grænser.

Brian Mikkelsen (KF):

Og det er en sjællænder, der står heroppe nu.

Alligevel mener vi fra konservativ side, at det her er en meget, meget væsentlig del af DSB-aftalen, fordi Århus-København er en af de vigtigste strækninger i den indenlandske fjerntrafik.

Det handler jo om transport til og fra to af de mest befolkningsrige områder i Danmark, Østjylland og hovedstadsområdet. Den gamle dob-

beltsporede strækning, som var fra 1868, har jo ikke bidraget til en reducere af rejsetiden med mange minutter i de seneste år. Derfor føler vi fra konservativ side, at det er vigtigt, at der nu kommer den nødvendige udretning af de østjyske banestrækninger. Og forholdene er jo i dag sådan, at ikke alle byer på strækningen er lige vigtige.

Det er de store linjer, man må lægge fra Folketingets side, specielt når det gælder milliardinvesteringer i eksempelvis jernbane eller motorveje, så man skal passe på, at der ikke går alt for meget lokalpolitik i sagen.

Banedrift, må vi erkende, kræver store investeringer. Det var den foregående taler også inde på, og det er vi i Det Konservative Folkeparti indstillet på. Toget skal spille en stor rolle i den fremtidige infrastruktur, fordi toget har så mange fordele. Det kan køre hurtigt, hyppigt og præcist mellem byerne, og det er samtidig en yderst behagelig rejseform.

Vi vil godt arbejde for, at rejsetiden mellem København og Jylland kommer endnu længere ned. Det er et realistisk mål, fordi rejsetiden jo allerede ved Storebæltsforbindelsens åbning mellem Århus og København bliver på 2 timer og 40 minutter. Toget bliver efter vores mening væsentlig mere konkurrencedygtigt på både pris og tid.

Men hvis rejsetiden for alvor skal reduceres, må der være væsentlig flere gennemgående forbindelser mellem Århus og København, end tilfældet er i dag, og det også selv om det betyder, at en række små byer f.eks. i Østjylland ikke får de samme muligheder som de større byer. Men der kan laves fornuftige konstruktioner, hvor passagerer fra mindre byer tilbydes forskellige tilslutningsmuligheder.

I den forbindelse er det jo glædeligt at se, at DSB har opnået flere gode aftaler og et godt samarbejde med de regionale trafikskaber, og det samarbejde skal selvfølgelig udbygges, eller der kan startes samarbejde med andre fjernbusselskaber. Elektrificeringen til Århus vil også give gode muligheder for den sydgående trafik via Padborg og sikre gode forbindelser over grænsen til Hamborg.

Vi vil fra konservativ side følge arbejdet med linjeføringen meget tæt. Vi vil også følge de miljøindvendinger, der er, og imødeser fremsættelsen af en anlægslov i næste folketingssamling.

Med de bemærkninger kan Det Konservative Folkeparti tilslutte sig lovforslaget.