

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det, den sidste ordfører gav udtryk for, er jo et tydeligt bevis på, at man tror, det koster 1 milliard kr. mere, alene fordi man skal kunne komme 6 minutter hurtigere frem. Men jeg vil tro, at ministeren kan sige et par ord om, at det ikke alene er derfor, det koster 1 milliard kr. mere. For det er jo en helt urimelig påstand.

Men jeg vil sige, som jeg også har sagt, at der i bemærkningerne til lovforslaget godt kunne have været nogle forklarende bemærkninger om, hvorfor det koster ca. 1 milliard kr. mere.

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg er da glad for, at Venstres ordfører tog ordet, for man har åbenbart – har jeg på fornemmelsen – haft lidt dårlig samvittighed over Venstres holdning i den her sag. Der er andre argumenter, siger Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, for at gennemføre disse udretninger af jernbanenettet.

Jeg ved godt, at der er mange andre argumenter, blandt andet elektrificeringen, som man også talte om. Men i Fremskridtspartiet forholdt vi os til den kendsgerning, at Danmark er et lille land. Hvor går grænsen for, hvor meget der skal investeres i de få minutter, der lægges meget vægt på i denne her argumentation? Det er i hvert fald et af argumenterne for netop at lave disse ændringer.

Så kan vi være uenige. Det er en ærlig sag, og det er fair nok, hvis andre partier ønsker, at der skal bruges skattekroner til det her, og hvis man kan se, at det er en forbedring af hele samfundet som sådan, at man laver disse ændringer, så er det o.k. for os. Vi skal ikke argumentere, for jeg er klar over, man ikke kan ændre holdningerne i de andre partier her i Folketinget, der går ind for den her løsning.

Men man skal bare vide, at Fremskridtspartiet mener, at det her er et bevis på, at man ikke har spor respekt for skattekroner.

**Jette Gottlieb (EL):**

DSB har en plan, en plan til mange milliarder.

Jeg har haft mulighed for at kigge lidt nærmere på DSB's baggrundsmateriale, nemlig et notat fra 1995, der er udarbejdet af DSB's planlægningskontor. Det er en rapport om banelanudvalgets præsentation af de eventuelle baneforbedringer som led i en opgradering af det danske banenet med henblik på hurtigere kørsel.

Det fremsatte lovforslag, vi her har til behandling, indgår som et delprojekt i den løsningspakke, som i rapporten kaldes for niveau 2, og med niveau 2 menes, at man tager udgangspunkt i det nuværende jernbanenet og bruger købstæderne som fikspunkter.

I dette niveau 2 indgår på den østjyske længdebane fire projekter på strækningen mellem Fredericia og Randers. De er i rapporten anslået til godt 3 mia. kr. og vil medføre en samlet køretidsforkortelse for persontog på 23 minutter. Denne besparelse opnås, fordi den samlede kørestrækning reduceres med 35 km og hastigheden sættes op til 180–200 km/t. Projektet vedrørende Horsens-Skanderborg er i rapporten anslået til at koste 450 mio. kr. Her i lovforslaget er det nu steget til ca. 1 mia. kr. Det må derfor være rimeligt at antage, at prisen for de fire projekter nok ligger i nærheden af 6 mia. kr.

Nu er spørgsmålet så, om det er en samfundsmæssig god idé at bruge de 6 mia., især hvis det er muligt at spare køretid ved hjælp af andre metoder, som ikke er nær så dyre, og så i øvrigt bruge pengene til andre mere perspektivrige anlægsinvesteringer i jernbanenettet.

I Sverige har man således taget kurvestyrede tog i brug. De kører mellem Stockholm og Göteborg. Et kurvestyret tog kan benytte det eksisterende skinnenet, også de krogede, ved meget højere hastighed, end de nuværende IC3-tog kan. Det vil sige, at DSB kan nedsætte køretiden alene ved at skifte materiel og altså uden dyre investeringer i nye banelinjer.

Vi har selv i Enhedslisten lavet et lille regnestykke, som viser, at der ved indsætning af kurvestyrede tog på det eksisterende skinnenet mellem Fredericia og Randers – måske med en enkelt skinneoplægning – kan opnås godt den halve tidsbesparelse i sig selv, og her taler jeg alene om de pågældende fire strækninger.

Hvis der tages højde for, at det kurvestyrede tog også kan køre hurtigere på de øvrige strækninger, er det et spørgsmål, om der overhovedet er nogen tidsbesparelse ved baneprojekterne sammenlignet med en kurvetogsløsning. Derfor bliver investeringsspørgsmålet endnu mere påtrængende.

Hvis det er rigtigt, at der kun kan opnås ca. 11 minutters ekstra besparelse for de 6 mia. kr., ja, så er det for mig yderst tvivlsomt, om det nu også er en fornuftig anvendelse af pengene, når målet er at styrke den kollektive trafik. Men jeg vil dog tilføje, at det er muligt, at der foreligger nyere beregninger end dem, jeg her har fundet frem.