

Malmø og Rostock, hvor der investeres milliardbeløb, samtidig med at vi dropper den direkte jernbaneforbindelse til Berlin over Gedser, som ville koste pebernødder i forhold til det lovforslag, vi diskuterer her. Der er vejstrækninger, som ikke er færdiggjort osv.

Jeg forstår godt, at det er svært for folk at se sammenhængen mellem det lovforslag, vi diskuterer her, og de problemstillinger, som jeg her har været inde på, nemlig problemstillinger i relation til Danmarks internationale placering på det nye Europakort, problemstillinger i relation til pendlere, problemstillinger i relation til udbygning af manglende vejstrækninger.

Det forstår jeg godt, og derfor er jeg meget glad for de udtalelser, som fru Vibeke Peschardt er kommet med, og som ligger helt på linje med de udtalelser, som både min kollega hr. Svend Heiselberg og jeg selv er kommet med.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal bede om undskyldning, men da den gule lampe lyste før, blev jeg lidt forvirret. Det burde jeg ikke blive og glemte derfor en vigtig betragtning med hensyn til omkostningen.

Det skal jo også erindres – og ingen af ordførerne har, så vidt jeg har kunnet følge med, nævnt det – at for de penge får vi jo også en forberedelse til elektrificering på strækningen. Hvis man skulle bevare den nuværende snørklede, uhensigtsmæssige linjeføring og den skulle elektrificeres, ville det jo også koste penge. Så fra det beløb, som undersøgelserne og projekteringerne vil komme frem til, skal jo i så fald trækkes det beløb, som det ville koste, hvis man skal elektrificere den strækning, der ligger nu. Og så er det da praktisk at gøre begge dele i et snuoptag.

Så bliver der en helhed i forløbet, og derfor er der også behov for at tænke på, hvad det er, man får for det, når man ser på det nøgne beløb. Så hele regnestykket skal gøres op.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Der har været megen offentlighed omkring dette lovforslag, og det er der faktisk god grund til. Det har der bl.a. været, fordi ministeriet har lagt op til en offentlig debat tidligere, end man plejer at gøre. Befolkningen er blevet orienteret om, hvad der skal foregå, på et tidligere tidspunkt, og det synes jeg er godt.

Jeg synes også, det er godt, at vi aftalepartierne imellem er blevet enige om, at i stedet for i

første omgang at lave et forslag til en anlægslov, er det blevet til et forslag om en projekteringslov, så vi netop kan få denne debat.

Så synes jeg også, det er værd at understrege her, at det i dag ikke drejer sig om at bevilge en milliard kroner. I dag drejer det sig om gennem dette lovforslag at bevilge nogle penge til at lave en fornuftig undersøgelse af nogle alternative muligheder, herunder muligheden for at forbedre de eksisterende jernbaneforhold. Og når vi så kender resultatet af disse undersøgelser, skal vi tage stilling til, om vi vil anvende de penge, der her er tale om.

Her synes jeg også, det er rigtigt at sige, som hr. Heiselberg var inde på, at det, vi til den tid skal tage stilling til, bliver et differencebeløb mellem, hvad dette forslag om en udretning koster, kontra en opgradering af den eksisterende bane. Hvilke fordele og hvilke ulemper er der ved de forskellige løsninger, og hvad koster det?

Når jeg mener, at en udretning er interessant, skyldes det bl.a., som flere har været inde på, at man hermed sparer 8–10 km togkørsel for alle tog. Ikke kun kurvestyrede tog vil få fordel af det, men alle tog, også pendlertogene, de regionale tog og godstogene vil få fordel af en kortere strækning, og der er ingen stationer, der vil blive lukket i denne forbindelse. Det synes jeg man skal have med i sine betragtninger, og det er også det, som flere ordførere har været inde på, når de har nævnt 200.000 togkilometer.

Men jeg vil også gerne sige her, at jeg synes, det er rigtigt at lave en undersøgelse af det eksisterende system. Hvad vil en opgradering betyde? Den koster altså også penge, jeg vil skønne i størrelsesordenen 400–500 mio. kr., hvis man kapitaliserer de ting, der skal laves. Så det bliver en difference mellem det beløb, og hvad en ny bane koster, vi skal veje op mod de fordele, vi får.

Der kommer en mere udførlig udredning for hele landet om, hvor man kan hente fordele ved udretninger. Baneudvalget kommer snart med en betænkning om, hvad de kan foreslå, og her er denne strækning en af dem, der er med. Jeg synes faktisk, det er meget rart at få en grundig, tilbundsående undersøgelse af en af de strækninger, som vi kan se som ét eksempel ud af en lang række forslag, der vil blive omtalt i Baneudvalgets betænkning.

Det var sådan set også et svar til hr. Heiselberg. Jeg mener ikke, man kan stille det her op som et spørgsmål om nogle minutter kontra