

meget gerne være med i en debat om eventuelle alternative beregninger over forslaget.

Jernbanens miljøfordele er indlysende under den forudsætning, at toget er fuldt, og det er alle godt klar over. Diskussionen går på, om toget kan blive fuldt, og den diskussion fører man sjældent, fordi man har den forestilling, at det er de store transporter på det store H, der er det afgørende, det bærende for jernbanedriften i Danmark, og fordi man har den forestilling, at de folk, der skal transporteres med jernbanerne, bor på banegårdene de pågældende steder. Men det er som regel ikke tilfældet.

Jeg er som sagt meget glad for ministerens positive holdning til vores Århusforslag, og jeg ser meget frem til et samarbejde om at udvikle det.

Til hr. Søren Hansen vil jeg sige mange tak for roserne. Det er rigtigt, at det er et fint og et stort arbejde, vi har lavet her. Med hensyn til jernbanen kontra de andre kollektive transportformer vil jeg sige, at jernbanen har nogle kvaliteter, som busserne ikke har. Dertil kommer, at de er det yderste led og fungerer som fødelinjer til resten af nettet, og derfor kan man ikke gøre op kilometer for kilometer, om jernbanedrift er rentabel. Det er det samlede resultat, man skal se på, og jernbanerne fungerer som fødeledninger i langt højere grad, end busser ville kunne gøre. Reduceres banenettet til det store H, er banens dage efter min mening talt.

Miljøeffekten har jeg været inde på. Det er klart, at det er en forudsætning, at kunderne vælger jernbanen, men i det øjeblik, nettet bliver så udbygget, som vi foreslår, er betingelserne herfor også til stede. Hvis det ikke sker en sådan udbygning, en sådan opgradering, er det klart, at det er en ond cirkel, der bliver sat i værk.

Hr. Svend Heiselberg glædede sig trods alt over vores indsats for den kollektive transport i Jylland, men stort andet hørte jeg ikke i indlægget, og hr. Kaj Ikasts manglende fantasi har jeg svært ved at kommentere.

Men til hr. Tommy Dinesen kan jeg sige, at han har ret. Forslaget er ikke blevet til på en weekend, det er helt korrekt. Det er et prioritet udsnit af et langt større projekt, som er blevet til i snæver kontakt med lokale kræfter, og vi har prioriteret netop dette stykke af forslaget, fordi vi mener, der er nogle meget påtrængende problemer i godstransporten i Jylland og i området omkring Århus.

Til fru Vibeke Peschardt vil jeg sige, at jeg er meget glad for den meget rosende omtale, og jeg er også glad for, at fru Peschardt bemærkede, at det faktisk var en undersøgelse, vi bad om, og ikke en anlægslov. Det var hun sådan set den eneste, der konstaterede. Jeg lyttede meget til forslaget om, at der skulle lægges nye spor omkring de større byer for at styrke den lokale pendling, og jeg er helt overbevist om, at sådanne forslag kunne vi sagtens blive enige om, så jeg imødeser et spændende samarbejde på det punkt.

Til hr. Jan Køpke Christensen kan jeg sige, at vi er glade for, at forslaget trods alt bliver opfattet som et godt stykke arbejde. Jeg er også glad for, at hr. Jan Køpke Christensen har opfattet vores langsigtede miljøbestemte mål for transportpolitikken i Danmark, men enige bliver vi aldrig.

Til hr. Melchior vil jeg sige, at jeg takker for rosen for indsatsen. Jeg er ked af, at den er for-gæves, men trods alt har hr. Melchior opfattet det som et sympatisk forslag, og som jeg har nævnt, tages pengene ikke fra hverken de ældre eller fra sundhedsbudgettet eller nogle andre budgetter. De tages alene fra de allerede eksisterende transportbudgetter.

#### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Blot en kort bemærkning om økonomien. Vores vurdering er, at dette forslag bliver mindst 50 pct. dyrere end anslået, dvs. at investeringerne i hvert fald bliver over 30 mia. kr. i stedet for de 19 mia. kr., der er angivet i forslaget.

Men det, der får mig til at tage ordet, er, at jeg ikke synes, det skal gå upåttalt hen, at man siger, at der kan spares 6 mia. kr. på en baneudretning i Østjylland. Jeg vil gerne sige for det første, at Baneplanudvalgets rapport er der ikke bevilget penge til, og at jeg ikke synes, alle forslagene i rapporten er lige realistiske. Når man derfor vil finansiere forslaget her ved at spare 6 mia. kr. på udbygningen i Østjylland – 6 mia. kr., der aldrig er bevilget – vil jeg ikke kalde det en besparelse.

(Kort bemærkning).

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil bare bemærke, at da forslaget blev fremsat, så vi kun en fjerdedel af den samlede plan som et direkte projekteringsforslag, og der var disponeret med 6 mia. kr. Jeg går ud fra, at der ikke bliver fremlagt en sådan plan, hvis man ikke har en forventning om, at pengene bliver