

sammenhæng vedrørende elektrificering af fjernstrækningen helt til Århus. Moderniseringen af de danske jernbaner omfatter såvel materiel som infrastruktur.

Jette Gottlieb (EL):

Når jeg spørger, er det selvfølgelig dels af omsorg for statens finanser – for der er jo ingen grund til at fortsætte omfattende projekteringsudgifter, hvis der reelt er tale om en opgivet strategi – men den anden, nok så vigtige, grund er, at det vil give rene linjer i lokalområdet på Horsenseggen, hvor såvel modstandere som tilhængere af udretningsplanerne vil blive lettet af en klar stillingtagen.

Derfor er mit spørgsmål til ministeren, om han deler firmaet DSB's nye prioriteringer? Ikke med hensyn til, om der overhovedet skal ske investeringer i selve infrastrukturen – for det skal der selvfølgelig – men med hensyn til, om der lige præcis skal ske investeringer i den konkrete udretningsplan omkring Eriknaer.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Folketinget har jo ønsket dette projekt analyseret, og det analysearbejde er i gang, og når det er analyseret, skal vi tage stilling til, hvad der skal ske derovre.

Jeg havde i øvrigt et udmærket møde med Borgere på Banen forleden dag, og jeg tror, der var stor enighed om, at det var rigtigt at sige, at nu er der gennemført en undersøgelse, og at man må lade undersøgelsens resultater komme frem, inden man tager stilling til dem.

Men der er tre hovedmuligheder: en østlig linjeføring, en vestlig linjeføring og en opgradering af den eksisterende bane i større eller mindre udstrækning, og for mig står de lige indtil nu, men jeg vil i løbet af kort tid, når jeg ser resultatet af de undersøgelser, der har været, tage stilling til, hvilken af de tre muligheder jeg vil anbefale.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil spørge ministeren, om det er rigtigt, at ministeren har udtalt, at af energimæssige grunde er det fornuftigt at udrette banen, f.eks. op over Ejer Bavnehøj, i området mellem Skanderborg og Horsens.

Og dér vil jeg gøre opmærksom på, at hvis man skal se på, om det er en energimæssig fordel, skal man for det første afskrive al den energi, der skal bruges til bygningen af dæmningen og til udgravningsarbejdet under udretningen

af hele linjen, og dernæst den energi, der skal bruges til at løfte alt godset og materiellet højt op for at køre det ned igen.

Det er jo derfor af helt naturlige årsager, jernbanen ligger i et normalt tracé i landskabet og kører uden om bakken.

Der ligger også en ekstra energimæssig gevinst i, at i det øjeblik man kan genåbne stationerne på den oprindelige linjeføring, vil man kunne få en gigantisk energimæssig effekt, fordi man vil kunne få mange af de pendlere, der i dag ikke har mulighed for at komme til en station, til at tage med toget.

Derfor vil jeg altså spørge ministeren, om det er rigtigt citeret, at ministeren helt alvorligt mener, at det er af energimæssige grunde, man skal anlægge linjen op over Ejer Bavnehøj?

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er ikke rigtigt citeret. Jeg har ikke foreslået, at man skal køre op over Ejer Bavnehøj, men jeg har sagt, at hvis man kan spare nogle togkilometer – så vidt jeg husker, er togstrækningen mellem Fredericia og Randers 40-50 km længere end motorvejsstrækningen – og hvis man vil have, at toget skal konkurrere med motorvejen, så nytter det ikke, at togstrækningen er meget længere end motorvejsstrækningen.

Og så har jeg sagt, at hvis der kører 100 tog om dagen og man sparer 10 km et sted, så sparer man mange togkilometer, og man sparer dermed også en hel del energi.

Hvordan det så er på den enkelte strækning, må man jo vurdere i det konkrete projekt. Men jeg vil fastholde det generelle synspunkt, at jo kortere en strækning er, jo større chance er der for at spare noget energi ved, at toget ikke skal trækkes så langt.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Det er et interessant udsagn fra trafikministeren, for det betyder jo, at man skal afkorte distancen ved at køre op over en bakke.

Det er jo det, der er sagen, og det, hele debatten går på: at man ikke vil have den store dæmning i området, og at ingen af de lokale folketingspolitikere vil have den, når de står derovre og taler – herinde taler og stemmer de jo lidt anderledes.

Hvis det er sådan nogle ting, der er tale om, vil det jo fremgå af nogle banale analyser, der kan foretages, før man iværksætter en projektering af de forskellige traceer, som der skal bruges 30-40 mio. kr. til.