

imod og er det for den sags skyld heller ikke, men vi mener, at med den jernbaneprioritering, der ligger i øjeblikket, og med det fedtesystem, der er, hvor der jo ikke er penge til noget som helst på jernbanerne, hvor alt skal gå til motorveje, især fordi denne her regering er helt vild med motorveje – jamen prøv nu lige at høre efter – der er elektrificeringen fra Fredericia og opefter en alt for stor sag nu.

Jeg har ikke sagt, at man skal opgive den i al evighed, men nu. Der vil ikke kunne mærkes forskel for passagererne. Det vil ikke give noget på godstrafikken, da man alligevel skal lade om i Taulov, det vil sige, at det giver god mening at vente med dette her.

Udretningen har vi aldrig været tilhængere af, men jeg synes, det er vigtigt at fastholde, at der ikke ved de forhandlinger i 1999 blev taget stilling til, at vi skulle opgive elektrificeringen, og jeg vil godt også her sige, at det er en klar for drejelse af, hvad der faktisk skete.

Der blev endnu mindre – endnu mindre – taget stilling til, at vi skulle opgive udbygningsløsningen, endnu mindre. Den var der nemlig mange, der sad og gik aktivt ind for. Der fik vi simpelt hen bare låget ned over fingrene. Det blev smækket ned over fingrene på os af Riche-lieu derovre, for der havde vi jo betalt alle de gamle regninger på underslæb og efterslæb fra nedslidning på jernbanenettet. Dem havde vi jo så betalt dér, og da vi så skulle i gang med udbygningen, eller altså i gang med at have noget, sagde finansministeren niks, og på det tidspunkt var den daværende trafikminister så lammet, at hun ikke kunne mere, så da kom der ikke noget ud af dét.

Men det var sandelig ikke ensbetydende med, at vi havde opgivet, ligesom vi altså heller ikke ved de forhandlinger opgav elektrificering. Vi udskød den, og vi udskød den betragtelig længe, og det gjorde vi sådan set meget bevidst. Det andet udskød vi overhovedet ikke, det bad vi mindeligt om at få på banen igen.

Men jeg synes ikke, det skal lykkes trafikministeren her på denne her måde at spille os ud mod hinanden. Der er rig lejlighed til at gøre det på andre områder, men lige præcis på det her punkt skal det ikke lykkes.

Der er ikke tale om, at vi tilkendegav ved de forhandlinger, at nu var det slut med elektrificeringen. Det er der ikke tale om. Det ved jeg godt at trafikministeren heller ikke siger, nu er det bare udretningen, han vil have ind, men begrundelsen var, at der ikke blev sat penge af til det i

1999, hvor der ikke blev sat penge af til noget som helst andet end de der gamle regninger og så de der nye tog, som jeg i øvrigt – det skal vi så komme tilbage til – pludselig opdager, at han altså nu også er ude med de lange fingre efter, men det skal blive løgn, skal det. Men der blev ikke sat penge af, og det kan ikke bruges som begrundelse for overhovedet, at vi skulle have udskudt eller måske åbenlyst helt have sagt nej til de her ting.

Så sagt til Venstre og De Konservative: På et eller andet tidspunkt kan det godt give god mening, at vi går i gang med den elektrificering, men det er klart, at i prioriteringen lige nu står vi med nogle dramatiske pendlerproblemer, som det ikke er hensigten at løse. Der står vi med nogle voldsomme nedslidningsproblemer, som trænger til mange flere penge. Der er en masse andre ting, der spiller ind dér, som gør, at det giver god mening stadig væk at udsætte elektrificeringen. Men der er ikke ved de forhandlinger taget den mindste smule stilling til det, og det skal bare slås helt fast, uanset hvad ministeren skriver i forslaget.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Uanset hvad fru Margrete Auken siger, så er den lukkede dagsorden, når man køber dieseltog i størrelsesordenen tæt ved 100, 86 plus de om-lægninger, der nu er sket i den sidste tid, at man 25 år frem i tiden har blokeret for tog. Det vil sige, at man så med den skjulte dagsorden har smidt el-systemet væk, og at man ikke vil afsætte de penge bare til Århus. Det er at træde på os jyder i en grad, som fru Margrete Auken slet ikke fatter. Vorës hovedstad bliver ikke elektrificeret, det vil sige, at den ikke er med på det internationale net.

Det er noget principielt for os i Jylland. Vi ønsker nemlig at sidestilles med hovedstaden, så vi kan komme ind med internationale tog mellem Århus og den øvrige del af Europa, og det kan ikke finde sted i dag. Og nu har fru Margrete Auken slugt denne kamel eller skabt den, således at vi de næste 20-25 år skal sidde og køre diesel derudaf, mens alle andre kører el.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg mener, at hr. Ikast har uret. Fru Margrete Auken har ikke slugt kamelen, næ, fru Margrete Auken har *redet* på kamelen, for hun har været bannerfører for, at man nu skulle afvikle elektri-