

ficeringen i Jylland. Det er jo fantastisk, at da man fik smidt De Konservative og Venstre ud af forhandlingerne, endda bag lukkede døre, så havde man ingen hæmminger i SF og Enhedslisten med at gå væk fra elektrificeringen.

Derfor har trafikministeren jo fuldstændig ret, som det bliver beskrevet, ikke et ord er forkert. At fru Margrete Auken ikke kan lide det, ja, det er der selvfølgelig ikke noget at gøre ved. Men jeg synes da, at der er ros til trafikministeren for, at det bliver bekendtgjort, hvordan forholdene er. Men sket er sket. Det må vi jo konstatere. Det er SF og Enhedslisten, der er skyld i det.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Man får nærmest indtryk af, at Århus henligger i mørke. Det gør den ikke. Det er fuldstændig rigtigt, det vil jeg så godt medgive hr. Kaj Ikast, at da vi skulle prioritere, om man i Jylland skulle have nogle tog at køre i, eller om man skulle bruge alle pengene på nye baner, hvor der ikke kunne mærkes forskel, sagde vi i første omgang: Det er meget, meget vigtigt, at vi kan lave halvtimesdrift til store dele af det jyske system f.eks. Derfor vores store investering i gode tog til alle.

Og det, vi jo kunne se på de der persontog, vi taler om her, er, at sådan et moderne dieseltog forurener som en lastbil – som en lastbil – gennem byen. Det er ikke min almindelige fornemmelse, at det er hr. Kaj Ikasts og hr. Svend Heiselbergs virkelige kamp mod forurening, der driver det her. Jeg forstår ikke, hvad det er. Det kan kun være, fordi man ikke kører med tog, at man er hamrende ligeglad med, om der er nogen at køre i eller ej.

Når vi sagde, at nu udskyder vi elektrificeringen, så var det, fordi den på godssiden – det gentager jeg – på godssiden ikke gav spor, da der overhovedet ikke var godsmængder til, at man kunne køre hele tog fra Århus. Der skulle ny trækraft på i Taulov under alle omstændigheder. Det vidste vi, og det var ligegyldigt, hvad vi fik af tal – det kan i øvrigt ustandseligt bekræftes af de herrer Heiselberg og Ikast – så ville der ikke være godsmængder til det.

I persontogene med de store mængder af mennesker, der kører direkte fra Århus til Hamburg, er det mig bekendt ved at blive muligt nu at komme til i dieseltog at køre til Hamburg, fordi nu er de så lidt forurenende, at det accepteres i Tyskland. Derfor er der ingen fordel i på nuværende tidspunkt – på nuværende tidspunkt – at kigge på det her. Jeg håber da, vi engang på et

eller andet tidspunkt får opfyldt vores store jernbanevision – der er jo ikke noget, der tyder på det, når man ser, hvordan asfaldtrensene tromler frem – og så giver det god mening at begynde at kigge på det her. Så giver det god mening.

Men indtil videre synes jeg, der er optaget af pendlere i Jylland, at folk, der bruger tog, skal have nogle tog at køre i, og at man ikke får brugt alle tingene til noget, der overhovedet ikke kan opdages inde fra toget eller rettere sagt: Så man bare vil opleve, at der ikke kommer fremskridt.

Så derfor er det en fordel, at vi ikke har fået elektrificeringen igennem nu. Det har ikke noget med udretning at gøre i den her sammenhæng, men det er rigtigt, at vi støttede, at selve elektrificeringen skulle udsættes. Vi støttede, at den skulle udsættes. Og hvis det var det, der havde stået i oplægget, så ville jeg have nikket pænt ja til det.

**Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):**  
Fru Birthe Skaarup som ordfører.

**Birthe Skaarup (DF):**

Selv om Dansk Folkeparti ikke kan deltage i det her slagsmål på ord, da vi ikke har været med i de afgørende forhandlinger, har jeg lovet at fremføre – som jyde – denne ordførertale for vores ordfører på området, hr. Klaus Kjær.

Forslaget, vi her skal tage stilling til, er jo netop en ophævelse af projekteringsloven vedrørende udretning af den eksisterende jernbanestrækning fra Eriknauer til Horsens.

Desuden skal vi i projekteringsloven i forbindelse med dette her give trafikministeren myndighed til at projektere en udretning af den eksisterende jernbanestrækning i to alternative korridorer fra Horsens til Skanderborg.

Det har vist sig, at anlæggets gennemførelse vil blive mere kompliceret, end man først havde regnet med, på baggrund af de specielle landskabelige forhold i området nord for Horsens. Den oprindelig anledning til at gennemføre en udretning var den påtænkte elektrificering af banestrækningen Fredericia til Århus. Og som vi nu må konstatere, står det vist hen i det uvisse, hvornår en sådan kan gennemføres.

I trafikaftalen fra november 1999 er der ikke aftalt midler til udretningsprojektet, og derfor skønnes grundlaget for at opretholde projekteringsloven at være bortfaldet.

Med lovforslaget fjernes en del unødvendige usikkerhedsfaktorer for borgerne, som ejer fast