

med hensyn til ting, som overhovedet ikke vedkommer forslaget.

Det er jo sådan, at forslaget om at ophæve projekteringsloven jo ikke i sig selv er nogen stor sag, men det er jo ikke det samme, som at man kan sige, at selve loven, vi ophæver, har været overflødig.

Tværtimod kan man sige, at der jo netop blev gennemført en række gennemgribende undersøgelser, hvor man jo netop blev klogere med henblik på realiseringen af projektet og i den forbindelse fandt ud af, at omkostningerne ved en sådan realisering var klart større end oprindelig forudset.

Specielt de landskabelige indgreb måtte forudses at blive så store, at det i kombination med det højere anlægsbudget ikke ville stå i et rimeligt mål med projektets fordele, som dog stadig ville være store.

Projektet er derfor også i praksis opgivet, og vi fjerner nu en usikkerhedsfaktor for beboere og lokale myndigheder ved nu formelt at ophæve projekteringsloven.

Projektet var tiltænkt at reducere rejsetiden til og fra det centrale og nordlige Jylland ved at overflødiggøre en omvejskørsel i størrelsesordenen 10 km og spare en rejsetid på omkring 5-6 minutter. Det blev aktualiseret af forventningen om en elektrificering af hovedstrækningen Fredericia-Århus, hvor det anlægsmæssigt ville være en fordel at koordinere de to projekter.

Vi har jo allerede berørt elektrificeringen, og det, jeg blot vil understrege her, er, at opgivelsen af baneudretningen ikke rummer nogen komplikationer for elektrificeringen, som i givet fald blot må ske via den gamle banestrækning mellem Eriknauer og Skanderborg.

Så spørgsmålet om elektrificeringen, der, som det også er fremgået her, optager mange med store og stærke følelser, kan fortsætte sit helt eget liv uafhængigt af forslaget om at ophæve projekteringsloven for baneudretningen ved Horsens.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 198: Forslag til lov om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted.
Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 28/3 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Der er som bekendt mange problemer knyttet til jernbanedriften her i landet. Et af de største er den prop, som strækningen mellem Roskilde og København udgør. Denne er et problem ikke bare for den lokale trafik, men også for resten af landets trafik. Al trafik er påvirket af den smalhals, der er på den pågældende strækning.

Det er vel også baggrunden for, at så mange kræfter og så megen hjernevirksomhed er brugt for at finde ud af, hvordan man bedst og hurtigst kan løse de problemer eller nogle af de problemer, der er knyttet til den pågældende strækning.

Mange elementer har været inde i billedet, og mange elementer skal spille sammen, for at vi kan finde den rigtige løsning. Men vi har også behov for at finde en hurtig løsning.

Derfor kan Socialdemokratiet tilslutte sig dette forslag om at effektivisere S-togs-driften, forlænge den, sådan at den kan løse en større del af den opgave, vi har på den pågældende strækning.

Jeg ser også dette her som en murbrækker i forhold til Nordvestbanens mulighed for at få en højere standard, end den har nu, og jeg håber og tror på, at vi med dette forslag både får en hurtigere, en billigere og en bedre løsning, end der oprindeligt var lagt op til.