

hvis man skal væk fra lastbilerne og gå over til kollektiv trafik.

Så vil jeg gerne spørge: Hvordan vil man løse den kollektive trafik i Jylland? For det har man aldrig nogen sinde kunnet. Hvordan har man kunnet løse den kollektive trafik i landområderne på Sjælland? Det har man aldrig kunnet. Dér har der kun været privatbilismen. Vi har kunnet det i HT-området, og HT-området blev reddet af, at vi privatiserede det, således at vi har fået den bedste kollektive service, der overhovedet kan leveres i nogen hovedstad.

Det er jo det sjove ved det her. Dér vil man se, at det sammenspil, der er mellem staten og amterne, gør, at den kollektive trafik er udbygget så meget, som den kan blive. Man kan ikke lave det bedre, fordi der er for langt mellem husene ude i landområderne.

Men jeg håber, at vi nu, når Enhedslisten kommer op, virkelig får at vide, hvordan man skal løse den kollektive trafik. For det er let – vi kan alle sammen klare det – i de store byområder, men dér, hvor det virkelig vil komme til at tælle, er i landområderne.

Hvis man kan flytte 5 pct., 6 pct., hvor meget er det så i forhold til den investering, vi har foretaget? Vi har investeret i nye S-tog. Den socialdemokratiske gruppe gjorde alt for, at vi ikke fik disse S-tog, men det viser sig, at det er de mest miljøvenlige tog, der overhovedet er fremstillet i Europa. Nu er vi alle sammen glade for dem, og så lykkes til! Så håber vi, at vi snart får købt dem og får sat det hele i gang, og vi vil også gerne støtte ministeren i, at det bliver fremskyndet.

Jeg vil da også håbe, at IR4-togene snart begynder at køre. Vi købte dem jo, for at de skulle forbedre den kollektive trafik. Nu har vi da efterhånden fået IC3-togene til at køre, således at folk også kan holde ud at rejse med dem.

Så må DSB også leve op til de store fordele, de får ved Storebæltsforbindelsen, ved Øresundsforbindelsen. Det giver den kollektive trafik det største løft, der nogen sinde er givet nogen transportform i hele Skandinavien. På den måde får man den gamle vision til at blive til virkelighed: Stockholm–Paris i tog. Det er drømmebilledet fra for 50 år siden, der nu træder i kraft i år 2000.

Nationalt skal jernbanerne give de største overskud, de nogen sinde kan komme til at give, når Storebælts- og Øresundsforbindelsen står færdig, for det er først og fremmest for den kollektive trafiks fremme, at disse to forbindelser vil komme til at virke.

Jeg siger tak for debatten i dag, og vi kan støtte den dagsorden, der er foreslået. Jeg håber, vi kan fortsætte denne afbalancerede holdning, for vi kan ikke komme uden om, at bilen er opfundet; bilen kører; bilen indbringer 28 mia. kr. om året. De penge, vi har til bygning af veje, og hvad bilerne ellers medfører, er slet ikke opbrugt. Der er en stor manko i den afdeling. Derimod synes jeg, at vi bruger for mange penge i forhold til det, vi får fra den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kan forstå, at hr. Kaj Ikast ikke har ændret holdning, siden han sagde, at der var for meget miljø og for lidt trafik i »Trafik 2005«.

Hr. Kaj Ikast er også så venlig at sige, at han mener, at de ting, der er i dagsordensforslaget, er vedtaget. Altså den holdning har jeg i hvert fald ikke. Der er da specielt én ting, jeg er glad for i denne dagsorden, og det er, at man inden udgangen af 1996 skal fremkomme med en redegørelse om konkrete jernbaneinvesteringer såsom elektrificering, togindkøb og investering i jernbanespor, og at redegørelsen skal indeholde en beskrivelse af tidsplaner og af, hvorledes regeringen forventer projekterne finansieret. Det synes jeg da er fantastisk vigtigt, og det synes jeg går videre end »Trafik 2005«, for det er jo ikke peanuts, vi snakker om.

Det, jeg er bange for, er den form for trafikplanlægning, der har været før, hvor man har lavet nogle hovsaløsninger, altså det dér med, at nu får nogle en Storebæltsbro og andre får nogle veje oppe i Nordjylland osv. Man kunne da godt tænke sig, at man i forbindelse med Femer lige pludselig fandt ud af nogle andre ting med hensyn til investeringerne. Elektrificeringen i Sønderjylland er vi alle enige om er en udmærket investering.

Men der er jo nogle ting her, som er i milliardklassen, vel op mod 30 mia. kr., og synes jeg da, at der skal ligge en plan derfor. Regeringen må give et bud: Hvordan skal det være, og hvornår skal det være? Hvor henter vi pengene? F.eks. bliver de amerikanske underjordiske tog finansieret bl.a. i Danmark, og mange andre lande gør det også på den måde: man sender regningen videre. Hvordan skal vi gøre? Kan vi rejse de 30 mia. kr. inden år 2005, eller hvad? Det, som trafikministeren har været inde på med hurtigtog, var alene 12 mia. kr., og sådan kan man blive ved.