

Kaj Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side hilser vi hvidbogen velkommen. Men jeg undrer mig jo en lille smule, når jeg hører fru Margrete Auken her i dag med stor optimisme sige: Nu starter det.

For 10 år siden lavede vi det store jernbaneforlig i EU. Ministrene var enige, for en gangs skyld var vi alle enige. Dagen efter havde vi møde med alle direktørerne og generaldirektørerne, og hvad mødte vi? Hvert land kiggede på sit. Der vil jeg gerne sige, at jeg håber, at det denne gang begynder at virke, for der er gået 10 år, hvor politikerne var enige, men hvor det ikke har virket.

Hvis man kommer med tog op sydfra, venter man i Flensborg ca. 2 timer eller sådan noget i gennemsnit, hvis man ikke kører med et direkte tog, der kører op i Jylland. Så kan man stå og vente i 2 timer, og så kommer der et tog til Danmark, der kører op igennem Danmark og til København. Jamen det er så dårligt koordineret.

Hvad var det, vi sagde fra dansk side både i 1991 og 1992? Det var, at ikke alene skal vi have en aftale om trafikken, men hvad med sikkerheden, strømstyrke, således at vi kan betjene de forskellige systemer inden for jernbanerne?

Kl. 15.10

Når jeg nu læser her, at vi skal gå fra 8 pct. af godstransporten til 15 pct., så vil jeg gerne advare en lille smule imod alt for store klapsalver, for hvis vi ser på danske forhold, så vil det sige, at vi skal godt og vel fordoble antallet af skinner, vi har i Danmark. Det vil man kunne regne meget nøjagtigt efter. Selv når dobbeltsporet i Sønderjylland bliver færdigt, vil man se, at der skal investeres næsten 30 mia. kr. EU's teori om, at man skal køre 200 km/t. med højhastighedstogene, og at man skal have godstog, som kører på selvstændige skinner-systemer, vil betyde en investering på imellem 20 mia. og 30 mia. kr. I den størrelsesorden kommer det til at ligge.

Vi må tage den naturlige udvikling, som vi kan klare, for vi må jo trods alt tænke på, at siden 1970 er godsmængden på tog konstant gået ned, selv om vi har investeret både på den ene og på den anden måde.

Så fik jeg en belæring før om, at Øresund var en fejlinvestering. Jeg kan ikke forstå, at det skal komme fra SF. Det er en investering, hvor man har givet jernbanerne det bedst mulige betalingsystem, netop en fast betaling for de to systemer. Den ene side og den anden side af Sundet betaler et fast beløb, og så kan de selv opkræve, hvad de vil.

Det er lavet for at fremme jernbanetrafikken. Vi troede i prognoserne, at det skulle give 3 mio.- 3,2 mio. jernbanepassagerer over Sundet. Vi passerede de 5 mio. på det første år. Det er den største jernbanesucces, der endnu er lavet. Derfor forstår jeg ikke SF's kritik.

SF sagde dengang, vi byggede Øresundsforbindelsen, at der kommer så mange biler, at vi alle steder bliver kvalt i det, og at det var ikke nogen fremme af den kollektive trafik.

Det modsatte er sket, for vi lavede den rigtige løsning. Jeg vil oven i købet tillade mig at sige, at Danmark har været foran både med løsningen for Øresund og for Storebælt. Det er jernbanens to største succeser. Derfor er indtægten så stor i dag i DSB, hvis man ellers kører det nogenlunde fornuftigt.

Så taler man om Femernforbindelse. Jeg håber, den kommer, ellers får vi et helt andet problem, for så lever vi ikke op til aftalen fra 1992 om et toaksesystem igennem Danmark – en fra Hamburg til Århus, Aalborg, der så går ud til Vestkysten og til Frederikshavn, og en anden over Femern til Malmø og videre til Oslo og til Stockholm. Det er jo det, vi har forpligtet os til internationalt, og hvis man ikke vil være med til Femernforbindelsen, så får vi én akse, og det er op igennem Slesvig-Holsten og Sønderjylland.

Hvad sker der? Vi starter under Kielerkanalen. Så kommer der et rør mere. Så kører vi på 12 baner, 6 på hver side, så kommer vi ned på 4 baner, og så kommer vi til Danmark på 2 baner for autobaner. Det vil sige, at der kommer kødanelser uden lige, og det er mere forurenende end noget andet.

Hvad sker der på jernbanen? I den tid, der er gået, har vi forberedt, at når Øresund stod færdigt, skulle dobbeltsporet i Sønderjylland været klar til godstrafikken. Det er det ikke blevet. Man har altså ikke fulgt den udbygningsplan, som man egentlig havde tilbage fra først i 1990'erne.

Jeg tror, jeg vil stoppe her, jeg kommer jo tilbage med det om lidt, for jeg ved jo næsten, hvad fru Margrete Auken vil sige til mig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi kunne jo have forebygget noget af det, hvis hr. Kaj Ikast ikke havde sagt det sludder, der blev sagt.

For lige at tage Øresund:

Vi støttede skam meget jernbanen på Øresund, og det, vi sagde om vejtransporterne, var,