

at de ville enten blive en økonomisk eller en økologisk fiasko. Nu er de altså gået i rentefælden. Vejforbindelsen er gået i rentefælden. Det koster simpelt hen mere, vil jeg bare lige sige om det.

Storebælt er jo altså ikke bedre, end at den må krydssubsidieres. Det har vi i dag fået et svar fra trafikministeren om. 300 mio. kr. fra Banestyrelsen til Storebælt om året er ganske meget ud over det, der køres på den. Jamen det er et svar, der lige er kommet i dag. Så jernbanen er en kæmpe succes, og den bærer en del af det her.

Kl. 15.15

Lad mig så sige med hensyn til det, der skete for 10 år siden: Nu var jeg ikke i Folketinget på det tidspunkt, men faktisk nogle år før havde jeg været med til at fremsætte et forslag herinde om, at vi fik koordineret det europæiske jernbanesystem.

Jeg vil sige til hr. Kaj Ikast – han har jo også været minister, der er jo mange af dem – at det helt afgørende er, at en effektivisering ikke betyder, at man altid skal udvide skinneanlægget. Det er så hamrende ineffektivt sine steder nu, at det er et spørgsmål om, at man får organiseringen til at virke på de her punkter. Det er klart, at København-Ringsted skal udbygges, men ikke i den dér absurde S-tog til Roskilde-model, vi fik, og altså gerne for min skyld dobbeltsporet.

Lad mig så lige sige til allersidst, at TEN-nettet altså skal revideres, og det var vi langt med, inden vi fik regeringsskiftet, men det kan vi vende tilbage til.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Kaj Ikast påpegede, at det vil koste op imod 30 mia. kr., hvis vi virkelig skulle gøre noget ved skinnerne i Danmark. Det er jeg sådan set enig i, jeg tror også, at det er den størrelsesorden, vi snakker om. Nu får vi jo en redegørelse fra ministeren senere på året, hvor man kigger det hele efter i sømmene.

Det, der undrer mig lidt, er, at normalt plejer hr. Kaj Ikast jo ikke at være bleg for at snakke den slags beløb, hvis vi taler broer eller andre større anlægsinvesteringer. Det er jo nogenlunde det samme, vi snakker om, hvis vi skal have en Femernforbindelse. Det vil jeg ikke lige nu sige om vi bør have eller ej, hvis vi har et besluttingsgrundlag; det kommer senere i april.

Men jeg vil bare spørge, hvorfor det er så helt fuldstændig umuligt at forestille sig langsigtede større investeringer på jernbanen, der rent faktisk med sikkerhed vil give afkast og både bedre

økonomi, sikkerhed og miljø, når det åbenbart er meget let for hr. Kaj Ikast altid at stå bag broerne, der har nogenlunde den samme beløbsstørrelse.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det, der lægges op til fra EU nu, er fire forskellige hastigheder på samme togsystem, og det kan ikke lade sig gøre.

Hvis vi skal have tog, der kører 200 km/t., nogle, der kører 180 km/t., vi har godstogene på 80 km/t., og så har vi endelig slæbetogene eller forureningstogene, hvis vi skal køre med fire forskellige hastigheder, kan det ikke betjenes på det net, vi har, fordi alt er afhængigt af, at togene kører med samme hastighed, for at man kan få det gennemtræk, der skal være. Det er der altså ikke lavet om på, det vil jeg gerne sige helt nøjagtigt.

Det, der har været med til at finansiere, at vi har fået det løft i jernbanetransporten, har været bilerne, ja, det er bilerne, der betaler Øresund. I sin tid med Øresund kunne SF ikke forklare, hvor pengene kom fra. Det er bilerne, der betaler den store sum på Øresund, og den vil vokse for hvert år. Hvis man ser på månederne for øjeblikket, er trafikken stigende. Men det er ikke de store tal, som fru Margrete Aukens kolleger dengang sagde herinde. Jeg vil gerne sige, at hvis vi ikke havde gjort det med Storebælt og Øresund, så havde jernbanen ikke haft den succes i Danmark, som den heldigvis har haft.

Når jeg nu taler om de store investeringer, er det, fordi man har investeret for lidt i vejene i Danmark. Det har man reelt gjort. Jamen det, der giver forureningen, er jo, at folk holder i kø, og i de kommende 7 år vil vi komme til at holde endnu mere i kø selv på de danske motorveje.

Så vil jeg gerne sige om det langsigtede: Det er da givet, at vi er gået ind for langsigtet planlægning, det vil enhver broforbindelse være, men hvis vi ikke skaber broforbindelserne, får vi aldrig togene til at køre. Vi kan sagtens lave en bilbro, der kan forrente sig til enhver tid, det er ingen sag, men når jernbanen skal med over, så tager den 65 pct. af udgifterne. Sådan er de reelle tal.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg sidder og bliver helt betaget over de der tre biler på Øresund, der har betalt hele jernbanen. Det synes jeg er flot gået. Jeg tror ikke, at vi kan