

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

For at bekræfte, at der ikke er helt grønt deroppe endnu, vil jeg godt sige, at det er en sandhed med modifikationer, for den investering, der skulle have været, hvis man havde haft en ren jernbane, var en statsinvestering, som skulle have gået over 30 år. Altså selve tunnelinvesteringen til en ren jernbane var det jernbanen som helhed, der skulle betale.

En jernbane er altså en 65-pct.s-betaling af hele komplekset, vi har i dag, men indtjeningen ved bilerne f.eks. på Storebælt er over 65 pct. Så det, vi har fået lavet i dag, er som helhed en meget bedre forretning og i særdeleshed for jernbanen.

På Øresund ville det aldrig nogen sinde have kunnet betale sig. Med en betaling på 600 mio. om året kunne man ikke have betalt en jernbanetunnel. Man kan bare tage de beregninger, der ligger for den billigste løsning, det er Helsingør-Helsingborg, som dengang i 1985 var på 4,5 mia. kr. Ikke engang den kunne vi få afskrevet ved hjælp af jernbanerne alene; der skulle statspenge til. Det er forskellen i det her.

Kl. 15.25

Så vil jeg gerne sige til hr. Sindal: Der er desværre ingen rigtig koordination mellem jernbanerne og jernbaneselskaberne, som der er i luftfarten. Vi har kæmpet for det i flere år, det er ikke blevet til noget, men Danmark har været forholdsvis langt fremme.

Det, der er galt, er, at jo mere man presser og sætter afgifter på, eksempelvis i Tyskland, desto mere rammer det Norden, for vi ligger i yderområdet. Derfor skal vi hele tiden passe på, når man laver nye vignetordninger, for den vignetordning, vi har i øjeblikket, er faktisk en stor fordel for Danmark.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg må altså lige sige til hr. Ikast, at han husker forkert. Det, vi gik ind for og kæmpede for, var ikke sådan at sætte en stopklods i, så bilerne skulle over med færge. Nej, det var en biltogsløsning, som ville have medført, at både biler og togpassagerer var med til at finansiere det.

Det var en investering, der var billigere end den, man rent faktisk kom frem til. Så det var faktisk en fremragende model økonomisk set, og den ville oven i købet have betydet, at bilerne var kommet over stort set lige så hurtigt, som de gør i dag.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Lad mig føje til: for halv pris! De beregninger var jo noget af det, vi stod med dengang, og det var kun, fordi nogle fra Venstre ikke kunne overtale deres ægtefæller til, at de turde køre ned i sådan en tunnel med deres bil. Det var derfor, det ikke gik. Nå ja, men det var bare lige for at minde om det.

Så skal jeg da lige sige til den dér med, hvor meget der betales af bilerne, at i det svar, jeg i dag har fået fra vores nye trafikminister på spørgsmål 10, hvor jeg har spurgt, hvordan krydssubsidieringen er, hvis man tog Banestyrelsens bidrag og så sagde, at vi kun lod de tog, der kører over Storebælt, betale for Storebæltstroen. Hvor meget skulle de så betale? I øjeblikket betaler de 600 mio. kr., men så skulle de kun betale 300 mio. kr.

Det vil sige, at der går altså i øjeblikket et tilskud fra togene betalt i Sønderjylland og i Nordjylland og i Sydsjælland til Storebælt. Man kan sige, at det jo altid er en subsidieret transportform, sådan som det er, det ved vi godt. Men sådan som regnestykkerne ser ud nu, kunne den dér vejforbindelse altså ikke klare sig, hvis den ikke fik de penge.

**Formanden:**

Hr. Kaj Ikast, og det er jo stadig væk EU's fremtidige transport, det gælder.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Ja, det var nemlig der, hvor Danmark var foregangsmanden i finansieringen af de kombinerede løsninger, så bilerne betaler mest, og det gør de altså. Hvis fru Margrete Auken ser på regnskabet for Øresund, selv om der ikke er så mange biler i øjeblikket, og hvis fru Margrete Auken ser, hvad der betales for Storebælt, vil hun se, at de 1,16 mia. kr., som jernbanen oprindeligt skulle have betalt på Storebælt, blev sat ned til 530 mio. kr. og så dyrtidsreguleret. Derfor var det, der kom en anden finansieringsform ind i det.

Jeg indrømmer blankt, at en biltogsløsning er den billigste, hvis man får folk til at bruge den.

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Ja, således påmindet af den høje formand vil jeg vende blikket mod EU.

Vi finder, at det er overordentlig positivt, at EU nu er kommet med en hvidbog om fremtidens transportpolitik. Det ville have været dej-