

Det rokker ikke desto mindre ikke min overbevisning om, at der bør indgå en vurdering af hele dette alternativ i projektarbejdet, som skal igangsættes. Inden vi går i gang med en bestemt løsning, er vi nødt til at tage stilling til, hvilken vej vi vil gå også samlet. Ellers risikerer vi, at der smides milliardbeløb ud på en forkert strategi, bare fordi man ikke i tide ville se på alternative muligheder. Og vi ved jo fra andre fejltagelser, at når de først er besluttet, så er det fuldstændig umuligt at få dem omgjort efterfølgende.

Derfor vil jeg opfordre ministeren og partierne til at støtte op bag et krav om, at der indarbejdes en reel vurdering af kurvestyrede tog i loven, og at der heri kommer til at indgå prøve-kørsler med kurvestyrede tog f.eks. i samarbejde med Svenska Järnvägar.

Det skal også ses i lyset af, at de fire projekter, som jeg har omtalt igen, kun er en lille del af et stort opgraderingsprojekt. Prisen for et samlet projekt for opgradering af hele København-Aalborg-strækningen har jeg fået oplyst til at ville ligge mellem 20 mia. og 50 mia. kr. Og det er først, når hele dette kæmpe projekt er gennemført, at vi når den samlede tidsbesparelse med de traditionelle tog. Det skal ses over for en betydelig mindre investering i kurvestyrede tog, hvor tidsgevinsten kan opnås den dag, togene købes.

Når det er sagt, skal jeg kraftigt understrege, at Enhedslisten meget gerne vil være med til at bruge disse mange milliarder kroner på projekter, der kan styrke jernbanetransporten i Danmark. Det skal der ikke herske skygge af tvivl om. Men vi vil få en meget bedre effekt af pengene, hvis de især bruges til at forbedre vilkårene for den regionale togtrafik.

Langs den jyske østbane kan vi således pege på vigespor i mindre byer, så der kan indpasses flere regionaltog sammen med de hurtige kurvestyrede tog, og jeg kan pege på et samlet letbanesystem i og omkring Århus, hvor der kan gøres et voldsomt indhug i bilpendlingen i hele Århus Amt.

Jeg kan endvidere pege på en opgradering af hele den vestjyske længdebane og etablering af en ny midtjysk længdebane, som kan forbinde Aalborg med Viborg, og dermed videre over Herning, Brande, Grindsted, Bramminge, Tønder osv. til det tyske jernbanenet.

Alt det og formentlig mere til kunne man få for de samme penge. Det er i hvert fald en overvejelse værd at arbejde i det spor.

Jeg skal derfor afslutningsvis sige, at Enhedslisten kun kan støtte forslaget, såfremt der indarbejdes en grundig og reel vurdering af en kurvestyret togstrategi og heraf alternative investeringsmuligheder i projektet.

Arne Melchior (CD):

Det er for fristende til at lade være at benytte lejligheden til at gratulere landsbyen Eriknauer med, at den nu er blevet landskendt. Vi må åbenbart være mange, der er kørt igennem mange gange uden rigtig at have stiftet bekendtskab med stedet, men nu indgår det altså i overskriften på et lovforslag. Tillykke med det!

Så vil jeg gerne sige på CD's vegne, at vi også gerne vil følges med trafikministeren på denne rejse. Det sker ud fra indgåede aftaler og ud fra de motiver, aftalerne er indgået på, nemlig at gøre det attraktivt at køre med DSB. Og vil man dette mål, så må man altså også ville midlerne. Det kan ikke nytte at stå af på halvvejen. Men jeg har aldrig kunnet dele den nuværende trafikministers forgængers flotte slogan om højhastighedstog. Der var en af ordførerne, der sagde, at Danmark er et lille land, og det er faktisk nok gået op for de fleste, der bor her i landet, og derfor tror jeg ikke så meget på disse her højhastighedstog, der stryger af sted derudad.

Men uanset det, er det selvfølgelig nødvendigt, at vi gør togkørslen attraktiv, og der skal jeg gøre skeptikerne ikke mindst på venstrefløjens af denne sal opmærksomme på, at nuancen mellem at være god og være attraktiv faktisk er meget lille. Noget kan være godt nok, men det bliver ikke erkendt, før der kommer det ekstra pift.

Ved at se på den sidste ærede ordfører vil jeg sige, at forskellen på en smuk pige og en almindelig pige er meget lille. Hovedingredienserne er de samme, men hurra for den lille forskel, som franskmændene siger. Og der skal ofte så lidt til af pift for at gøre en ting attraktiv. Og vil vi have gjort den kollektive trafik – i dette tilfælde altså jernbanetrafikken – attraktiv, så må vi også stille op til den slags ting.

At hr. Køpke Christensen kan stille sig op og tale om galimatias, synes jeg er helt hinsides al fornuft. Bevares, jeg kan også have sympati for de indmeldinger, vi har fået fra den gruppe, der kalder sig Borgere på Banen, men det er jo ikke rigtigt, som de siger, og som også flere ordførere har sagt, at det hele drejer sig om 6 minutter. For det første drejer det sig hvert år om mange mil-