

sørmestrene selv har taget initiativ til en undersøgelse, fordi de jo bliver udsat for, at der kommer mange af de her piger. De kan ikke tilstrækkeligt, men man oplever, at de alligevel bliver ansat nogle steder og dermed underminerer kvaliteten og det arbejde, som leveres på de ordinære frisørklinikker, kan man sige. Så branchen selv synes, det er et problem, og det er måske et meget godt sted at starte, at det faktisk er dem, der siger: Det her holder ikke i længden.

Kl. 15:35

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning bliver henvist til Uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

**18) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**

**B 48:**

**Forslag til folketingsbeslutning om udbygning og opgradering af den østjyske længdebane fra Lillebælt til Aalborg.**

Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL).

(Fremsættelse 31.01.2008).

Kl. 15:36

**Forhandling**

**Første næstformand (Svend Auken):**

Forhandlingen er åbnet, og jeg giver først ordet til transportministeren.

Kl. 15:36

**Transportministeren (Carina Christensen):**

Enhedslisten har gennem årene fremsat ikke så få beslutningsforslag om undersøgelser af banestrækninger, kapacitetsforbedringer, genåbning af stationer osv., og denne gang skal vi så tage stilling til Enhedslistens forslag om den østjyske længdebane.

Forslaget i sig selv rejser en række interessante problemstillinger, men jeg savner for det første en klar prioritering af de nævnte projekter, og for det andet kan jeg konstatere, at der ikke anvises en eneste krone til finansiering, og det er

jo sådan set også en væsentlig detalje, der her er udeladt.

Med hensyn til de enkelte dele af forslaget har jeg noteret mig, at Infrastrukturkommissionen i sin betænkning har peget på væsentlige indsatsområder frem til 2030. Det drejer sig om hovedstadsområdet, men det drejer sig også om den østjyske korridor, hvor strækningerne Lillebælt-Vejle og Skanderborg-Århus befinder sig.

Infrastrukturkommissionen har her bl.a. peget på muligheden for en udvidelse af den lokale togtrafik mellem Trekantområdet og Århus til en S-togs-lignende betjening samt en satsning på hurtigere tog mellem landsdelene. En sådan dobbeltsatsning vil udløse behov for kapacitetsudbygninger i netop den østjyske korridor, og begge de ovennævnte udbygningsmuligheder er sammen med en række andre forslag relevante at overveje i forbindelse med den investeringsplan, som regeringen fremlægger med udgangen af 2008.

Med hensyn til Skanderborg-Århus udgør strækningen med den nuværende trafik den væsentligste flaskehals i den østjyske korridor, og det er derfor min forventning, at problemstillingen vil indgå i analyserne i forbindelse med investeringsplanen.

Så peges der i forslaget også på behovet for nye stationsanlæg og på genåbning af en lang række stationer.

Banestyrelsen udarbejdede i 2001 en rapport om netop stationsstrukturen i Danmark, hvor potentialet med hensyn til nye standsningssteder blev vurderet, og Trafikstyrelsen er netop nu ved at opdatere denne rapport.

I opdateringen indgår samfundsøkonomiske vurderinger, hvor fordelen ved et nyt standsningssted for det pågældende lokalsamfund vejes op imod den ulempe i form af ekstra rejsetid, som ekstra standsninger medfører for passagererne, og jeg mener, det er sundt fornuft at afvente rapportens konklusioner, før man begynder at strø om sig med forslag om nye standsningssteder.

Jeg vil i de kommende måneder tage kontakt til de lokale og regionale politikere og organisationer i alle dele af landet for at følge op på Infrastrukturkommissionens betænkning.

I den forbindelse vil man fra østjysk side kunne pege på de infrastrukturprojekter, som vurderes som et væsentligt lokalt behov. Dialogen vil ske som led i opstillingen af investeringsplanen, og frem for at tage stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig – hvilket jo lidt kendetegner

Enhedslistens forslag – lægger regeringen altså vægt på, at trafikinvesteringerne afvejes og indprioriteres i en større sammenhæng. Og da sådanne en lejlighed netop opstår i forbindelse med arbejdet med investeringsplanen senere i år, vil jeg foreslå, at beslutningsforslaget afvises.

Kl. 15:39

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi beder ministeren om at blive stående et øjeblik. Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:39

**Per Clausen (EL):**

Der er jo ikke noget direkte overraskende i transportministerens udsagn, men jeg vil godt stille et enkelt spørgsmål til transportministeren. Det er, om hun anerkender, at hvis man vil prioritere en udvikling af trafikken i Danmark, som både sikrer fremkommelighed og samtidig med sikrer, at vi får reduceret miljøbelastningen og CO<sub>2</sub>-udslippet, er det af afgørende betydning, at vi foretager én prioritering – og den ligger sådan set i det her beslutningsforslag – nemlig at vi prioriterer udbygningen af jernbaner som det absolut vigtigste element i at sikre transporten fremover.

Kl. 15:40

**Første næstformand (Svend Auken):**  
Ministeren.

Kl. 15:40

**Transportministeren (Carina Christensen):**

Jeg vil gerne tilkendegive, at regeringen lægger stor vægt på, at den kollektive trafik skal opprioriteres. Det vil også komme til at fremgå af den investeringsplan, vi fremlægger til efteråret.

Kl. 15:40

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:40

**Per Clausen (EL):**

I forlængelse af det vil jeg så spørge ministeren, om hun ikke er enig i, at hvis vi har det synspunkt, at der både skal være plads til, at der kan komme en rimelig hurtig afvikling af togtransporten fra landsdelene og op igennem Jylland, samtidig med at man skal kunne udnytte de muligheder, der findes for at etablere nærbaner – ministeren nævnte selv S-togs-lignende forhold i Trekantområdet, og jeg har i dag set, at Fredericias borgmester har været ude med de samme udtalelser – så forudsætter det faktisk også, at der etableres flere skinner, end der er i dag. Altså, det er ikke kun, når vi snakker om motorveje og veje, at der er brug for flere spor; det gælder i allerhøjeste grad også, når vi snak-

ker om jernbaner, for der er overhalingsmulighederne jo uhyre begrænsede, hvis der ikke er etableret permanente tredje- eller fjerdespor noget af vejen.

Kl. 15:41

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ministeren.

Kl. 15:41

**Transportministeren (Carina Christensen):**

Jeg er sådan set fuldstændig enig med Enhedslistens ordfører i, at vi skal have opprioriteret den kollektive trafik, og det erkender vi fuldt ud. Vi skal selvfølgelig også have veje og investere i nye motorveje osv., men vi kommer ikke uden om, at der er brug for et markant løft til den kollektive trafik.

Det er også derfor, at regeringen har valgt at lave en genopretning af skinnettet, som vi kender det i dag. For én ting er, at man kan ønske sig nye skinner, som Enhedslisten så ønsker, men det handler også om at udnytte det eksisterende skinnet så optimalt som overhovedet muligt. Og derfor lavede man jo netop trafikaftalen sammen med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, hvor man har afsat 4,7 mia. kr. indtil 2014 til at sikre en genopretning af det eksisterende skinnet. Der ligger rigtig meget allerede i den investering, plus at vi er på vej med en investering i signalerne også. Så kan det godt være, at der skal flere skinner til, og det er bl.a. det, vi vil kigge på til efteråret.

Kl. 15:42

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ministeren. Så går vi over til ordførerrækken, og den første ordfører er hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 15:42

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Enhedslisten har med dette beslutningsforslag føjet endnu et kapitel til den efterhånden lange føljeton af noget, der minder om paradeforslag, som handler om opgradering af danske jernbaner. Forslaget indeholder ganske vist nogle interessante elementer, som jeg senere vil kommentere, men hovedindtrykket af forslaget er, at der er tale om en alenlang ønskeliste uden nogen som helst form for prioritering eller finansiering, deraf betegnelsen paradeforslag.

Desuden er der tale om en totalt ensidig satsning på jernbanen, som ikke er samfundsøkonomisk ansvarlig. Vi har nemlig også hårdt brug for bilen, der er et stort gode for samfundet. Den giver en fleksibel transport af personer og gods,

og det giver frihed for den enkelte dansker – ikke mindst for de danskere, der lever i de store dele af landet, hvor man ikke har mulighed for at tage tog eller bruge anden kollektiv transport.

Lad mig dernæst kommentere et par af de interessante aspekter, der knytter sig til denne sag. For det første vil jeg sige, at der generelt er brug for målrettede investeringer, der gør den kollektive transport mere attraktiv som et alternativ til bilen – ikke kun for at bekæmpe de stigende trængselsproblemer, men også for at minimere den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra transporten. Men investeringerne skal være prioriterede og målrettet de steder, hvor de får størst effekt, herunder udvalgte steder i Østjylland.

For det andet vil jeg sige, at det er et godt pejlemærke at sigte mod øget hastighed for vores tog på hele strækningen mellem Lillebælt og Aalborg. Kortere rejsetid mellem landsdelene og på de regionale strækninger er et mål, som Venstre vil forfølge i de kommende trafikaftaler.

For det tredje vil jeg sige, at der er god grund til at lave en helhedsorienteret plan for udviklingen i hele Østjylland, det såkaldte østjyske bybånd. Venstre ønsker, der skal være en tæt sammenhæng imellem den fysiske planlægning af landsdelens videre udbygning og planlægningen af den kollektive trafik. Herunder er vi varme på tanken om en letbane ved Århus med forgreninger til Odder og Grenaa og mod Silkeborg. Desuden bør det overvejes, om der er grundlag for at genåbne nogle af de lukkede stationer på den østjyske længdebane til styrkelse af den regionale trafik.

Venstre ønsker, at disse aspekter vurderes i forbindelse med forberedelserne til en kommende bred politisk aftale om trafikale investeringer.

Afslutningsvis vil jeg igen udtrykke min skuffelse over, at Enhedslisten ikke forholder sig til prioriteringen og finansieringen i forbindelse med dette forslag. Det er ellers en af de fornemste opgaver for os politikere. Det er overhovedet ingen sag at servere en alenlang ønskeliste med alt godt fra havet, men det bliver det ikke mere rigtigt af. Venstre kan ikke støtte dette beslutningsforslag.

Kl. 15:45

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi beder ordføreren om at blive stående, mens vi beder hr. Per Clausen rejse sig og komme med en kort bemærkning. Værsgo.

**Per Clausen (EL):**

Nu udmærker det her beslutningsforslag sig jo i hvert fald ved to prioriteringer: Det fravælger faktisk nogle af de meget, meget dyre investeringer, som har været fremme i debatten om højhastighedstog og om forbindelsen over Vejle Fjord. Det udmærker sig også ved – og det har hr. Kristian Pihl Lorentzen helt ret i – at det lægger op til, at trængselsproblemer og trafikproblemer i Østjylland løses ved hjælp af udbygningen af jernbanen, sådan at vi koncentrerer os om at investere i billøsninger der, hvor det er den mulighed, der foreligger, mens vi her koncentrerer os om togdriften.

Men jeg vil godt spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen, om han ikke er enig i, at hvis vi både skal have rimelig fart på de tog, der kører langt, og samtidig med skal sikre en dækning med regionale tog, er en af forudsætningerne faktisk, at vi etablerer flere skinner i området fra Lillebælt og op til Århus.

Kl. 15:46

**Første næstformand (Svend Auken):**  
Ordføreren.

Kl. 15:46

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jeg vil indledningsvis kvittere for, at Enhedslisten har fravalgt højhastighedstog. Det er nemlig rigtig fornuftigt. Danmark er simpelt hen for lille til, at vi investerer milliarder og atter milliarder af kroner i tog med meget høje hastigheder.

Dernæst medgiver jeg, at vi selvfølgelig skal have togene til at køre til tiden, og at vi skal have togene til at køre hurtigere. Det er jo netop derfor, at regeringen sammen med Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti har afsat en meget stor pose penge til en fuldstændig genopretning af det danske skinnenet, så vi kan få hastigheden op. Samtidig har vi truffet en principbeslutning om, at vi fornyer signalnettet, som også er forudsætning for, at vi kan få mere gang i togene.

Derudover vil jeg da ikke udelukke, at der på udvalgte strækninger er brug for at udbygge den østjyske jernbane, men vi ønsker at tage stilling til det spørgsmål på en helhedsorienteret måde i sammenhæng med den samlede trafikale investeringsplan, som forhåbentlig kan forhandles færdig sidst på året.

Kl. 15:47

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:47

**Per Clausen (EL):**

Det er altid godt, når Venstre og Enhedslisten er enige, som vi er, når det gælder højhastighedstog. Det er en udmærket ting. Det skaber en vis mulighed for, at Enhedslisten får noget af det, vi går ind for, igennem, eller rettere sagt forhindrer, at noget kommer igennem. Men det, jeg godt vil spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen om, er, om det, der i grunden er årsagen til uenigheden mellem Enhedslisten og Venstre i denne sag, ikke er, at hr. Kristian Pihl Lorentzen, når det kommer til stykket, synes, at det er vigtigst først at skaffe nogle penge til udvidelse af motorvejene i Østjylland, og skulle der så være noget tilovers, så kan man bruge det på togdriften.

Kl. 15:48

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ordføreren.

Kl. 15:48

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Venstre går til forhandlinger om den kommende trafikaftale med et både-og. Vi anerkender bilen som et stort gode for samfundet, vi anerkender behovet for at investere målrettet i vores vejnet, men samtidig skal vi også investere prioriteret og målrettet i vores jernbanenet. Det er ikke et enten-eller, som Enhedslisten vil stille det op, det er et både-og. Og det, der stadig væk bekymrer mig, er, at Enhedslisten stiller sådan et forslag uden at fortælle borgerne, hvordan det skal finansieres. Er det bilisterne, der skal brandskattes yderligere for at finansiere det her, som i hvert fald kommer til at koste et tocifret milliardbeløb, er det erhvervslivet, som er dem, der skaffer arbejdspladser hver eneste dag og skaffer den samfundskage, som giver velfærd, eller er det husejerne? Hvem skal egentlig finansiere det her? Det skylder Enhedslisten os et svar på, og derfor er vi nødt til at afvise det her som et paradeforslag.

Kl. 15:49

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste er hr. Jens Christian Lund.

Kl. 15:49

(Ordfører)

**Jens Christian Lund (S):**

Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg synes, at vi generelt roser for lidt her i Folketinget. Jeg vil gerne starte med at rose Enhedslisten, for vi kan i hvert fald sige, at det er et meget grundigt arbejde, Enhedslisten har lavet i forbindelse med dette beslutningsforslag.

Jeg er helt sikker på, at embedsmændene – nu sidder der nogle udmærkede embedsmand derovre – vil studere dette forslag med stor glæde og givetvis også lade sig inspirere af en række af de emner, der er i forslaget. Set fra vores partis side er vi specielt positive over for kollektiv trafik og specielt over for tog, og derfor er det jo godt, at der fokuseres på emnet, og vi prioriterer bestemt emnet. Og derfor vil jeg da sige, at jeg er overbevist om, at en række af de ting, som Enhedslisten skriver i dette forslag, vil komme ind i debatten, således at de bliver gennemført i forlængelse af de drøftelser, der skal være om infrastrukturen.

Mange af detaljerne vil blive analyseret, ja, jeg vil sige, at *alle* detaljerne vil blive analyseret, og nogle af dem vil som sagt blive gennemført. Der er nok også nogle, som jeg tror at selv Enhedslisten er enig i måske nok lige er i kanten og næppe vil blive analyseret, men sådan er det, at når man har mange forslag, er der også nogle af dem, der ikke er helt så gode.

Jeg mener, at det, der er galt med det, Enhedslisten gør her, er, at man vil påvirke processen ved at lave beslutningsforslag efter beslutningsforslag og så på den måde ligesom undgå at have helheden med. Og det er grunden til, at vi ender med at sige, at vi ikke vil stemme for dette forslag. Det er ikke, fordi det ikke er et grundigt forslag, men fordi det er blevet revet ud af sin helhed, og vi mener, at helheden, som vi skal i gang med her, bør basere sig på de resultater, der er kommet fra Infrastrukturkommissionens rapport og ikke mindst fra den store og grundige høring, som vi holdt i Landstingssalen her sidst i februar.

Som jeg siger, er det et grundigt forslag, og Enhedslisten kommer utrolig langt omkring. Der bliver omtalt Sternrapporten og meget fornuftige ting om den globale klimaforandring, der bliver diskuteret genåbningen af stationerne i Pjedsted og Bredballe. Og det er klart positivt, at Enhedslisten kan se sammenhængen mellem de globale udfordringer og det mere lokale, som vi finder os i.

Det skal Enhedslisten have ros for, men som jeg sagde, er der en række løse ender i det her. Vi er ikke i tvivl om, at embedsmændene og vi politikere i forbindelse med de kommende forhandlinger vil tage den her sag meget seriøst op. Som jeg sagde før, meddeler jeg nu, at Socialdemokraterne ikke umiddelbart kan stemme for beslutningsforslaget – ikke fordi der ikke er de gode ting i det, for det har jeg nævnt at der er,

men fordi vi ikke vil have udbygningen og opgraderingen af den østjyske længdebane fjernet fra helheden. Jeg vil dog understrege over for alle her, at vi ser mulighederne i at forhandle mange af de foreslåede løsninger under de senere trafikforhandlinger, som jeg forventer at ministeren indkalder til, og at vi kan få nogle brede aftaler til gavn for Danmark.

Det er selvfølgelig lidt træls for Enhedslisten, at jeg siger, at vi ikke vil stemme for det, men jeg vil da alligevel afslutningsvis sige tak til Enhedslisten for et grundigt arbejde.

Kl. 15:53

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi beder ordføreren om at blive stående. Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:53

**Per Clausen (EL):**

Nu er det jo sådan, at det næsten er det samme som at sige, at man vil stemme for forslaget, at sige, at man synes, at de ting, der ligger her, skal undersøges, for det er det, vi foreslår. Men jeg kan godt forstå, at det af hensyn til fremtidige forhandlinger vil være for besværligt for Socialdemokraterne at stemme for det her forslag, så det må vi jo lade ligge.

Men der er en enkelt ting, jeg godt vil spørge hr. Jens Christian Lund om, og det er jo det der med prioriteringen, som man ligesom siger er meget vigtig. Hvis vi nu erkender, at der er enighed om, at der er brug for at gøre noget for at løse trængselsproblemerne i Østjylland, i virkeligheden særligt syd for Århus og nedad mod Lillebælt, er det så ikke rigtigt, at nogle af de prioriteringer, man skal foretage, er, om det først og fremmest skal ske ved at skabe plads for øget bilisme, eller om det skal ske ved at skabe bedre muligheder for togdriften. Der synes jeg det ville være rart at få en klar tilkendegivelse fra Socialdemokraterne om, hvad det er, man satser på.

Kl. 15:54

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ordføreren.

Kl. 15:54

**Jens Christian Lund (S):**

Der er da ingen tvivl om, at toget er et godt middel til at undgå trængsel. Hvis man til gengæld læser Infrastrukturkommissionens rapport, som vi har gjort begge to, må vi jo erkende, at der, selv om vi får gjort togtrafikken bedre, vil ske en udvikling på bilområdet. Og derfor bliver vi

nødt til også at se på løsninger for bilerne, men jeg mener personligt ikke, at en udvidelse af den østjyske motorvej vil være *løsningen*. Jeg mener, at der vil være mange andre løsninger, som vil være væsentligt bedre også for bilerne, som vil være til større gavn for den regionale udvikling og dermed også til undgåelse af trængselsområder.

Kl. 15:54

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:54

**Per Clausen (EL):**

Det, der står tilbage, og det synes jeg i grunden er lidt kedeligt, er, at kernen i Socialdemokraternes synspunkt er, at man sådan set ikke er i tvivl om, at der skal udvides på vejene – hvor meget der så skal være på motorvejene, og hvor meget der skal være på andre veje, må komme an på en prøve – hvorimod man bliver sådan lidt mere tvivlende og lidt mere nølende, når det handler om, at der skal være en udvidelse på skinneområdet.

Der synes jeg måske det er lidt underligt, at man så siger, at det er Enhedslisten, der ikke prioriterer, for jeg synes sådan set, at vi prioriterer meget klart. Og spørgsmålet er, om Socialdemokraterne ikke også gør det, for de siger, at det med vejene og bilerne skal der være plads til, og så må vi se, hvad der kan blive råd til, når vi kommer til skinner og tog.

Kl. 15:55

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ordføreren.

Kl. 15:55

**Jens Christian Lund (S):**

Det kan godt være, at jeg ikke udtrykte mig således, at hr. Per Clausen kunne forstå, hvad jeg sagde. Jeg sagde, at vi jo har læst Infrastrukturkommissionens rapport, og at vi går helhjertet ind for udvidelse i forbindelse med tog og kollektiv trafik; det skal der ikke være tvivl om. Men hvis man læser rapporten, må man bare konstatere, at i hvert fald de eksperter, der arbejder med den, viser, at der stadig væk vil være en udvikling at biltransporten, hvad enten vi ønsker det eller ej. Og hvis vi skal undgå trængselsproblemer, bliver vi også nødt til at kigge på vejene, og det vil vi gerne gøre i de fortsatte forhandlinger, men der skal ikke være nogen tvivl om, at vi prioriterer den kollektive trafik meget højt.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordfører-rækken, og den næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:56

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Her er endnu et forslag fra Enhedslisten vedrørende de danske jernbaner, og i bemærkningerne til forslaget varsles der oven i købet yderligere forslag inden for området, sikkert lige så ufinansierede som det her og som det forrige og det forrige igen, men det må vi jo så tage, når det kommer.

Når det er sagt, vil jeg undtagelsesvis også rose Enhedslisten for et utrolig velforberedt og gennemarbejdet forslag, men som Socialdemokratiets ordfører var inde på, er der jo ingen roser uden torne. Jeg vil bl.a. sige, at jeg ikke sådan lige umiddelbart køber hele snakken i bemærkningerne om klimaproblematikken og slet ikke snakken om, at det her forslag nærmest skulle kunne afhjælpe alle fremtidige klimaproblematikker i Danmark.

Der er også nogle andre ting. Det er bl.a. under anlæg af godsbane, og der er hr. Per Clausen inde på, at der skal laves en stikbane mod Grenaa. Jeg vil så bare lige gøre opmærksom på, at der faktisk er togskinner helt ned på Grenaa Havn i dag, som ikke bliver benyttet, da der ikke er noget gods at fragte på den pågældende bane. Så at anlægge yderligere en bane ville måske nok være en lille smule spild af ressourcer.

Når man så har fokus på hele området, er jeg da fuldstændig enig i og deler Enhedslistens bekymringer og omsorg for, at vi får tilpasset os den lokale udvikling ude i lokalområderne, så vi også sikrer, at der er mennesker, der kan bruge de offentlige transportmidler, men jeg tror bare ikke, at det er på længdebanen, vi skal løse den her problematik. Jeg tror mere på Infrastrukturkommissionens anbefalinger om at lave enten en udvidelse af letbanen fra Århus ned mod Trekantområdet eller en egentlig S-togsbane, som vi kender fra det sjællandske, for ellers ville man få en meget lang rejsetid på den her strækning, hvis man skulle stoppe ved de her 20 stationer, og det er i hvert fald ikke det, der er intentionerne med forslaget, det går jeg ikke ud fra. Men der er mange gode elementer i det her forslag.

Jeg synes også, at Enhedslisten skal melde sig ind i kampen. Når vi til efteråret skal tale om, hvordan hele investeringsplanen skal være

fremadrettet, synes jeg, at Enhedslisten bør byde ind med alle de her gode elementer, sådan at vi får dem ind i helhedsvurderingen, som jeg mener er vigtig, i stedet for at man gang på gang piller enkeltstrækninger ud på steder, hvor man ønsker at profilere sig i lokale områder. Jeg synes, at Enhedslisten i stigende grad burde tage ansvaret, når vi sidder i forhandlinger, hvor vi tænker lidt større tanker om den fremtidige infrastruktur.

På den baggrund kan Dansk Folkeparti heller ikke stemme for beslutningsforslaget, men som sagt er der mange positive elementer i det.

Kl. 15:59

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 15:59

**Per Clausen (EL):**

Jeg skal sige til hr. Kim Christiansen, at en af pointerne med at sige, at der er brug for flere skinner, netop er, at de skal skabe mulighed for, at man kan etablere nærbaner, hvor togene holder oftere, samtidig med at man har tog, der kører hurtigt, og samtidig med at der mere plads til gods. Hvis man har det grundsynspunkt, at der skal være plads til de tre former for transport på vores togskinner, så er det jo nødvendigt med flere skinner. Jeg kan forsikre hr. Kim Christiansen, at medmindre Dansk Folkeparti og andre partier gør en stor aktiv indsats for at holde Enhedslisten ude af forhandlingerne omkring, hvordan infrastrukturen skal være i fremtiden, og det er jo sket før, kan jeg love hr. Kim Christiansen, at vi vil indgå i de forhandlinger med megen iver og energi, og vi skal såmænd også nok gerne være med til at aftale finansieringen, som jo bliver en del af de forhandlinger. Men det bliver meget nemmere for os at være med til det, fordi vi nok ikke vil bruge helt så mange milliarder hvert år på motorveje, som i hvert fald nogle af de andre partier vil.

Kl. 16:00

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Ordføreren.

Kl. 16:00

**Kim Christiansen (DF):**

Det glæder mig med det tilsagn. Så vil jeg lige sige, at Dansk Folkeparti aldrig har haft ambitioner om at udelade nogen fra nogen forhandlinger, så jeg er glad for, at det i hvert fald ikke var møntet på os.

Jeg er da også helt bevidst om, at hr. Per Clausen selvfølgelig har ret i, at der skal flere spor til.

Hvis vi skal have en S-togstrafik eller letbanetrafik, der dækker længdestrækningen i det østjyske, er det selvfølgelig på tale med et tredje og et fjerde spor, men det er jo alle de der ting, vi er nødt til at tænke ind i en større sammenhæng, når vi forhåbentlig til efteråret skal have fordelt de mange milliarder fremadrettet.

Jeg har hele tiden sagt, at jeg er en meget, meget stor tilhænger af den kollektive trafik. Jeg er ikke en enten-eller. Vi er nødt til at se tingene i en sammenhæng, og vi er nødt til at forholde os til det faktum, at vi altså har en stigende biltrafik, som vi også er nødt til at se på og se på, hvordan vi løser trængslen på vejene, samtidig med at vi så også løser problemerne med den kollektive trafik.

Kl. 16:01

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Hr. Per Clausen.

Kl. 16:01

**Per Clausen (EL):**

Nu er der jo det interessante ved de her diskussioner, at væksten i antallet af biler er en naturlig, hvorimod det, om der sker en stigning i togtrafikken og den kollektive trafik, åbenbart er et udtryk for en politisk beslutning. Lad os bare spørge hr. Kim Christiansen, om han ikke er enig med mig i, at hvis vi vælger at prioritere og skabe bedre betingelser for togtrafikken og den kollektive trafik, så får det både betydning for væksten i togtrafikken og måske for en noget mindre vækst i biltrafikken.

Kl. 16:02

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Ordføreren.

Kl. 16:02

**Kim Christiansen (DF):**

Jeg er fuldstændig enig med hr. Per Clausen. Det har jeg også udtalt ved tidligere debatter, nemlig at et af kriterierne for at kunne få flyttet nogle mennesker fra privatbilismen over i den kollektive trafik, selvfølgelig er, at man gør det attraktivt at køre med den kollektive trafik og dermed højner kvalitetsniveauet. Det skal der slet ikke herske tvivl om, og der er mange måder, man kan gøre det på, og det vil vi også gerne medvirke til i Dansk Folkeparti, men vi vil også gerne have lov at se tingene i en sammenhæng, og det er så det, vi håber at kunne gøre til efteråret.

Kl. 16:02

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Ja tak. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Så er det fru Hanne Agersnap som ordfører.

(Ordfører)

**Hanne Agersnap (SF):**

Det her forslag, B 48, synes jeg har været et lidt svært forslag at forholde sig til. Der er uden tvivl brug for udbygning og opgradering af den østjyske længdebane. Det har vi også med i vores jernbaneudspil, som er et lille halvt år gammelt. Det, der ligger her, er en samling af ni ideer, hvor nogle af dem er oplagte ting, vi mangler, nogle synes vi er lidt mærkelige, og nogle af dem, vi synes er vigtige, mangler. Så på nuværende tidspunkt vil vi forholde os afventende over for det her forslag. Vi vil gerne bruge chancen i forbindelse med at debattere det til at få fokus på, hvad det er, vi gerne vil have, og hvad vi gerne vil have undersøgt yderligere i forbindelse med den østjyske længdebane, og så presse på for, at det bliver belyst i regeringens infrastrukturinvesteringsplan. Men det er jo fint, at vi får ideerne diskuteret.

Jeg har gået dem igennem en for en, og jeg har nogle kommentarer til dem. Et anlæg af tredje og fjerde spor på strækningen Lillebælt-Vejle tror vi er helt fornuftigt. Det er en af de udprægede flaskehalse, og det er en af de banestrækninger, vi gerne vil have prioriteret. Det næste forslag handler også om tredje og fjerde spor, her på strækningen Skanderborg-Århus. Der har vi i vores jernbaneudspil et forslag til en anden linjeføring, som hedder Skanderborg-Galten-Århus, men jeg noterede mig, at trafikministeren nævnte, at det også var en af de banestrækninger – jeg håber, det var den, hun talte om – som var blandt de væsentligste flaskehalse på den østjyske længdebane. Til gengæld har vi så i vores jernbaneudspil en helt ny bane syd for Skanderborg, som ikke er med i Enhedslistens forslag.

Hastigheden er op til 180 km/t. på hele strækningen, ja, det skal vi have, og det kræver nogle investeringer i banerne. Det er vi helt med på. Så er der anlæg af en sidebane til Transportcenter Vejle. Det er en af de ting, som jeg synes lyder som en mærkelig idé. Vi kan godt diskutere den, men umiddelbart lyder den meget dyr i forhold til trafikomfanget. Så er der anlæg af en godsbane vest om Århus. Det er en idé, vi ikke har haft med, og den synes jeg kunne være relevant at få undersøgt. Så er der arealreservation til stikbanen mod Grenaa, som hr. Kristian Pihl Lorentzen også nævnte. Det kan godt være, vi skal overveje det, men det er måske snarere en letbane, der skal bruges i det område. Men det

er klart, at vi også kan kigge på offentlig trafik i den retning.

Der er en shunt i Langå til direkte togtrafik til Viborg. Det er også noget, der kan være en god idé, og som vi heller ikke har haft med i vores udspil. Det er helt klart, at vi skal have signaler, men der er ikke rigtig noget forslag om teknikvalg, og der har jeg indtryk af, at diskussionen er gået lidt i stå på den baggrund. Og så er der stationer, som skal genåbnes. Der er rigtig mange stationer i Enhedslistens forslag, og jeg opfatter det sådan, at der skal vælges nogle stationer, for det er helt klart, at for hver station, der bliver genåbnet, får vi nedsat hastigheden på banestrækningen. Vi har nogle forslag til stationer, vi gerne vil have genåbnet, som slet ikke stemmer overens med Enhedslistens, men det er altså en diskussion, der skal i gang.

Så er der Vejle Fjord-broen, som Enhedslisten er imod, og der er vi jo altså for en undersøgelse, så den er heller ikke med i Enhedslistens forslag. Men altså, vi er glade for forslaget og vil bruge det til en diskussion af de investeringer, der helt sikkert skal til i jernbanetrafikken i den her østjyske længdekorridor. Tak for forslaget, vi er foreløbig afventende.

Kl. 16:07

**Tredje næstformand** (Holger K. Nielsen):

Ja tak. Der er ingen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 16:07

(Ordfører)

**Henriette Kjær** (KF):

Jamen hvis man skal rose Enhedslisten for noget, så er det – ligesom andre ordførere også har sagt – grundigheden i beslutningsforslaget. Det må man tage hatten af for. For det er jo et beslutningsforslag, så Enhedslisten kunne have valgt at være lidt mere overordnet, men man har gjort sig meget umage med at lave beregninger på passagerpotentiale på de her eventuelle nye standsningssteder osv., og det er selvfølgelig meget prisværdigt. Men det havde jo været yderst relevant og endnu mere prisværdigt, hvis Enhedslisten også havde regnet ud, hvad det vil koste, og hvordan man vil finansiere det.

Vi Konservative er sådan set meget enige i, at vi skal have udbygget den kollektive transport, dels fordi vi er mere mobile i dag, end vi har været tidligere, og dels fordi vi gerne vil pendle mere end tidligere. Men vi bliver nødt til at se på det her i en større sammenhæng, og vi bliver nødt til at have pengene til det.

Vi Konservative vil gerne se på, hvordan vi kan gøre den kollektive trafik mere attraktiv og eventuelt også lave flere stop, som Enhedslisten foreslår her, og også fjerne nogle af de flaskehalser, der er. Men det bliver altså i sammenhæng med den kommende trafikinvesteringsplan, hvor vi skal se på hele danmarkskortet og også på vejudbygningen.

Så undrer det os også meget, at Enhedslisten slet ikke nævner elektrificeringen af banen mellem Fredericia og Århus og eventuelt også hele strækningen mellem Fredericia og Aalborg, så man på den måde kunne få en mere miljørigtig kollektiv trafik. Det er faktisk en af de investeringer, vi Konservative vil foretage, hvis man kunne skaffe pengene, og det er jo en forudsætning for overhovedet at foretage sig noget.

Jeg vil så lige sige til den tidligere ordfører, fru Hanne Agersnap, at udbygningen af signalerne på ingen måde er gået i stå, vi følger tidsplanen fuldstændig. Men årsagen til, at man ikke er begyndt at sætte nogen signaler op endnu, er, at vi venter på en ny afprøvet teknologi, som kan holde mange år ud i fremtiden, og den er man ved at prøve af i nogle andre lande, og først derefter vil vi gerne have den i Danmark, hvor den selvfølgelig skal tilpasses. Men vi vil gerne have sidste nye teknologi, og det er den, man er ved at aflure i de andre lande.

Men vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her, fra Enhedslisten.

Kl. 16:09

**Tredje næstformand** (Holger K. Nielsen):

Ja tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 16:09

**Per Clausen** (EL):

Der var en enkelt bemærkning fra fru Henriette Kjærs side, som jeg sådan set godt kan forstå hun kommer med, nemlig hendes forundring over, at Enhedslisten ikke foreslår elektrificering af jernbanen til Århus. Men der har vi jo det problem, som vi vistnok har en eller anden form for fælles ansvar for, nemlig at de lokomotiver, de togsæt, der nu indkøbes i Danmark, ikke kører på el. Det er jo et problem, som jeg synes gør, at man godt kan stille sig selv spørgsmålet, om det er elektrificering, der er den vigtigste opgave, hvis man nu skal prioritere, og det har alle andre jo lagt meget vægt på at det er. Så forklaringen på det er, at man altså har valgt at foretage en efter min mening fejlagtig prioritering, da man valgte togsæt, der ikke kører på el, da man købte



de nye togsæt, som engang om nogle år kommer til at køre, hjem til Danmark.

Kl. 16:10

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Ordføreren.

Kl. 16:10

**Henriette Kjær (KF):**

Det er jo lidt ærgerligt, at det var en socialdemokratisk transportminister, der skrev under på indkøbet af de her tog. Som alle ved, var det bl.a. også Enhedslisten, der støttede den tidligere regering, og der kunne man så have brugt sin indflydelse. Det korte af det lange er i hvert fald, at jeg mener, at man langsigtet skal tænke på, at vi skal have elektrificeret hele banen, fordi vi jo gerne vil bruge vedvarende energi til også den her type transport. Så det er selvfølgelig dyrt at gøre det, men på den anden side, hvis vi får det gjort, er der også et langt større udvalg af forskellige tog, man kan bruge, og det vil have mange fordele. Og det undrer mig, når Enhedslisten har lavet så detaljeret et forslag her og er ude og bruge mange penge, at man så ikke har taget den del med også.

Kl. 16:11

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 16:11

**Per Clausen (EL):**

Nu tror jeg nok, at vi er nødt til at se i øjnene, at transportpolitik i det her land i al væsentlighed er ført gennem store forlig mellem de store gamle partier. Jeg tror, at også Det Konservative Folkeparti har et medansvar i den her sag.

Men i øvrigt vil jeg da bare sige, at jeg er da helt enig med fru Henriette Kjær, og hvis der kommer sådan et forslag fra De Konservative og fra regeringen om, at man skal elektrificere også nordpå, så vil vi da støtte det, også fordi det lægger et vist pres på, at vi i hvert fald ved fremtidige indkøb orienterer os i retning af el. Der er jo ikke nogen tvivl om, at eltog er en del af det, der gør, at vi kan sikre, at vores transport fremover drives af vedvarende energi. Så det skal nu ikke skulle os ret lang tid ud i fremtiden.

Kl. 16:12

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Ordføreren.

Kl. 16:12

**Henriette Kjær (KF):**

Det lyder godt. Der var ikke så meget, jeg skulle svare på her, for det var en konstatering fra forslagsstilleren.

Kl. 16:12

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Johs. Poulsen.

Kl. 16:12

(Ordfører)

**Johs. Poulsen (RV):**

Hr. Jens Christian Lund sagde, at det ikke var så ofte, at der blev givet ros i Folketingssalen. Det må så være et særkende for trafikområdet, at der jo faktisk er blevet givet en del ros til det beslutningsforslag, som er blevet fremsat af Enhedslisten, i hvert fald forstået på den måde, at alle kan finde elementer i det, som de synes er interessante i en eller anden form, men ikke kan støtte det, da det ikke er set i en samlet sammenhæng for trafikinvesteringer i Danmark.

Det er sådan set også helt overordnet Det Radikale Venstres tilgang, men jeg vil gerne sige, at netop den intention, som jeg i hvert fald ud fra en positiv bedømmelse formoder ligger bag det her forslag, nemlig ønsket om betydeligt at opgradere den kollektive trafik i Danmark, herunder ikke mindst jernbanetrafikken, er et synspunkt og en vision, som Det Radikale Venstre deler.

Vi mener, at det er meget vigtigt, at vi får specielt vores jernbanesystem, men også den kollektive trafik generelt, gjort betydelig bedre i Danmark. Vi mener, at der er oplagte gevinster herved, hvis det gøres på en sådan måde, at man både får nedsat rejsetiden mellem landsdelene ganske betragteligt og samtidig forbedrer nærtrafikken i forbindelse med den kollektive trafik, eventuelt med letbaner og lignende. Så vil der, på de steder hvor de muligheder så faktisk rent fysisk eksisterer, være rigtig mange, som vil føle motivation til at skifte fra individuel transport til kollektiv transport. Derfor skal den mulighed gives, og der skal hele tiden arbejdes på at skabe bedre muligheder for, at folk positivt vil tilvælge den kollektive trafik, herunder ikke mindst jernbanen, når muligheden for det er til stede.

Men vi tror så til gengæld også, at det i høj grad betinger, at man dels får de her betydelig kortere rejsetider, altså at det er hurtigt og effektivt at tage den kollektive trafik, og at man dels får en endnu større tilgængelighed, altså at der er flere steder, hvor man så at sige kan tage den kollektive trafik i nærheden af enten bolig eller arbejdsplads. Begge dele har betydning, og derfor er det væsentligt, at man ser de ting i en sammenhæng.

Jeg kan så sige – og det ved hr. Per Clausen naturligvis godt – hvad der jo også allerede er blevet nævnt af flere ordførere her i dag, at vi fra Det Radikale Venstres side synes, at det betinger, at man kommer i gang. Det betinger så at sige, at man skubber på i alle sammenhænge, hvor det kan lade sig gøre, og derfor har vi jo også i Det Radikale Venstre valgt at indgå aftaler med den nuværende regering og Dansk Folkeparti om forbedringer på området, i første omgang udskiftning af skinnenettet, så man kan få hastighederne op og dermed få forbedret rejsetiderne, og vi tror, at det ikke mindst på fjerntrafikområdet har ganske stor betydning. Vi har også truffet principbeslutning om udskiftning af signalanlæg med henblik på her at forbedre mulighederne ganske betragteligt.

Den næste fase er jo så også, som det er blevet nævnt i debatten, at vi nu efter sommerferien – forhåbentlig på ministerens foranledning – får lejlighed til at drøfte en samlet investeringsplan for trafikinvesteringer i Danmark i de kommende år. Og som flere har udtrykt det, så håber vi faktisk, at det kan lykkes at få en bred aftale, som indbefatter, at mange partier tager medansvar for, hvordan fremtidens infrastrukturinvesteringer skal se ud, herunder naturligvis også investeringer på jernbaneanrådet. Vi vil i al fald prioritere meget højt, at der kommer betydelige investeringer her.

Jeg kan med det samme sige, så hr. Per Clausen bliver fri for at spørge, at vi også mener, at det betyder flere skinner. Vi mener, at der er en række steder, hvor man skal have flere spor for at sikre den bedre fremkommelighed, for at sikre højere hastigheder og for også at sikre, at man rent faktisk kan anvende flere stationer, for det er jo rigtigt, at det er en betingelse, at begge dele opfyldes.

Men som flere andre har sagt, er det ganske væsentligt, at disse ting betragtes ud fra et samlet hele, og derfor synes vi fortsat, som vi har nævnt tidligere, når Enhedslisten har haft enkeltstrækninger fremme til behandling her i Folketingssalen, at det vil være en fordel at se det her som et samlet hele, og vi håber, at de forhandlinger, som går i gang efter sommerferien, kan føre til et tilfredsstillende resultat, som ikke mindst kan være med til at opfylde i hvert fald dele af den vision, som vi har på området.

Kl. 16:16

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Jørgen Poulsen.

Kl. 16:17

(Ordfører)

**Jørgen Poulsen (NY):**

Det er allerede blevet sagt nogle gange, at det er et meget flot og gennemarbejdet forslag, som ligger her, og vi skal da også fra Ny Alliance anerkende, at der virkelig er brug for at løse fremtidens trafikproblemer i Østjylland.

Når vi så alligevel ikke sådan kan springe helt med på forslaget, så handler det lidt om, at det er løsevævet fra de prioriteringer, vi kunne ønske på området. Det forhindrer jo ikke, at der ligger en masse fornuftige ting i det forslag, men som det er lige nu, kan vi ikke støtte forslaget.

Kl. 16:17

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Per Clausen.

Kl. 16:18

(Ordfører for forslagsstillerne)

**Per Clausen (EL):**

Jeg skal selvfølgelig takke for de venlige ord, der faldt, hvor jeg går ud fra, at de fleste var oprigtigt ment, men jeg vil dog sige til hr. Jens Christian Lund, at jeg ikke er sikker på, at embedsmændene opfatter det på den måde, at vores forslag ville betyde, at de fik mindre arbejde, end de ellers ville have. For som det fremgår af forslaget, er det et forslag om, at der skal igangsættes en række undersøgelser. Og det er næsten sådan, at det burde gøre regeringen glad, fordi det jo sådan set også er regeringens svar på de fleste spørgsmål for tiden, at der skal igangsættes undersøgelser. Det er en af pointerne i det.

Når det er sagt, vil jeg sige, at der jo er tre grundpræmisser, som ligger bag vores forslag, når det handler om jernbanelinjen, og så er der en overordnet præmis, som ligger bag det hele, og som sådan set er et meget præcist svar til dem, som stiller det, synes jeg, meget interessante spørgsmål til os, om vi dog ikke vil prioritere.

Det sjove ved det er, at de mennesker, der siger til os, at vi ikke vil prioritere, er de samme mennesker og de samme politiske partier, der svarer mildt sagt uklart, når man spørger dem, om de er i stand til at foretage en prioritering mellem togdrift, kollektive løsninger, eller om man skal prioritere individuelle billøsninger, når vi nu snakker om transporten i Østjylland og ikke i Vestjylland, men altså i Østjylland.

Jeg synes, det er utroligt, at partier, som siger, at vi ikke prioriterer i Enhedslisten, ikke er i stand til at svare klart på det spørgsmål, for det er da om noget en prioritering, om man vælger

det ene eller det andet. Her forfalder man til almindeligheder, såsom at bilen er kommet for blive, og at biltrafikken vokser. Som jeg tidligere i dag i et spørgsmål har sagt, er det interessant at konstatere, at biltrafikken vokser nærmest som ved en naturlov, hvorimod det afhænger af politiske beslutninger, om togtrafik og kollektiv trafik vokser eller ej.

Jeg tror, at man gør klogt i at have det udgangspunkt, at både det ene og det andet afhænger af politiske beslutninger, eller for den sags skyld af mangel på politiske beslutninger.

Det er det ene. Det er altså, når vi snakker Østjylland. Når vi snakker hovedstad, snakker vi togtrafik som den primære løsning på trængselsproblemerne.

Det andet er, hvad det så er for nogle elementer, der må indgå. Der er tre elementer, der efter vores opfattelse indgår. Det ene er det element, at man skal være i stand til at komme fra de store byer i Danmark til andre store byer relativt hurtigt. Hvor meget man skal investere i hastighed, er jo også et spørgsmål om prioritering. Vi har valgt at sige, at vi ikke mener, at man skal bruge penge på højhastighedstog, men acceptere, at en hastighed på 180-200 km/t. nok er den, vi når op på. Men vi har ikke sagt, at de tog, der så skal komme hurtigt fra de store byer, nødvendigvis skal holde alle steder, selv om jeg er med på, at der altid sker en vis sænkelse af farten, når man kommer ind på en station, uanset om man skal holde eller ej. Det er det første, at den trafik skal være i orden.

Det andet er, at vi mener, det er fantastisk vigtigt at etablere nærbaner i regionale områder, hvor der er meget transport og trafik. Man har haft en relativ succes i Nordjylland fra Hobro til Lindholm, på trods af at man ikke har færdiggjort nærbanen, og på trods af at behovet der jo er langt mindre, end det f.eks. er i Trekantområdet eller i Århusområdet. Så efter vores opfattelse er der ingen tvivl om, at det er rigtige ting at tage fat på der.

Det sidste, som vi synes er et vigtigt element, er også at skabe bedre muligheder for gods-transport. Det kan godt være, at seriøse undersøgelser af vores forslag ville kunne overbevise os om, at de ikke alle sammen er lige kloge. Det skal man ikke udelukke. Det ville være dumt at have det udgangspunkt, at man aldrig kan blive klogere. Men for os er altså afgørende, at der også skal skabes kapacitet til, at gods kan få en plads på bane. Og jeg må ærligt talt sige, at når man bruger som argument, at det har vist sig, at

det ikke rigtig har haft nogen gennemslagskraft i de senere år, synes jeg, at man nok bliver nødt til at erkende, at det ikke mindst skyldes politiske beslutninger og mangel på politiske beslutninger, at det ikke er lykkedes. Det forsøger vi altså at lægge op til at man skal gøre op med.

Så det er de tre hovedelementer, der indgår i beslutningsforslaget sådan ud fra et banesynspunkt. Og så er der altså den grundlæggende prioritering, som vi ikke er nervøse for at foretage, at vi siger, at for os er det væsentligt – og særlig når man snakker om et område som Østjylland – at togdriften kommer til at spille en central rolle.

Og det er jo forholdsvis banalt, at hvis man vil have de her tre former for transport på skinner, kommer man ikke uden om at etablere nye skinner, sådan at der bliver mere end et sæt i hver retning. Det bliver man jo nødt til. Jeg synes, at nogle af de gamle motorvejsbegeistrede partier vel må kunne erindre sig den logik, at der skal være forskellige spor, og at det har været deres løsning på stort set alle problemer at lave et spor mere. Og så vil jeg bare sige, at når man vil ændre jernbanedrift, er det i hvert fald nødvendigt. Når vi ikke siger, at det skal ske på motorvejene, er det, fordi vi sådan set ønsker, at der skal ske en overflytning af transport fra vej til bane.

Kl. 16:23

Så har der været en del diskussion om finansieringen, og nu kan man selvfølgelig godt sige, at man ikke kan diskutere transportpolitik uden at diskutere finansiering. Det er jeg sådan set enig i, men på den anden side tror jeg nok, at vi alle sammen er enige om, at der skal investeres ganske mange milliarder i transportsektoren i de kommende år. Så det er jo ikke sådan, at hvis man vil have investeret noget i jernbane, nødvendigvis skal komme og anvise, at de penge skal skaffes et bestemt sted i samfundet, fordi de skal vel skaffes inden for den ramme, som man så fastlægger, man vil bruge på at investere i infrastruktur i de kommende år.

Der vil jeg sige, at et eller andet sted skal man jo ikke bebrejde fortidens politikere, at de har forsømt udbygningen af jernbanenettet og måske også på andre områder forsømt at udbygge infrastrukturen, for det giver jo os, der er her i dag, med den viden vi har om CO<sub>2</sub>-udslip og klimaproblemer, en enestående chance, nemlig at tage initiativ til at gennemføre en transport- og trafikpolitik, infrastrukturpolitik, som tager afsæt i, at vi både får løst trængselsproblemerne

og får løst miljøproblemerne bredt set og også klimaproblemerne.

Det synes jeg sådan set er et meget godt udgangspunkt, fordi jeg er sikker på, at debatten om, hvordan vi skulle løse trængselsproblemer og transportproblemer, kunne have faldet meget, meget dårligere ud bare for 2-3 år siden, end den formentlig falder ud nu, for når man lytter til, hvad der i dag bliver sagt fra Venstre, Socialdemokraterne og De Konservative, er det jo dog i forhold til at fokusere på den kollektive transport og på jernbaneområdet efter min opfattelse betydelig mere positivt end det, vi har set eller hørt tidligere.

For os at se er det sådan, at de beslutninger, vi træffer i de kommende år om investeringer i transportsektoren, er beslutninger, som får dybtgående virkninger på klimaet om 2-3 generationer, og det vil sige, at effekterne vil være en håndgribelig realitet for vores børnebørn. Derfor er det så vigtigt, at vi er i stand til, og at vi tør gennemføre en prioritering, som siger, at vi satses på at styrke togtrafikken, bidrage til en samlet reduktion af transportsektorens miljøpåvirkning og bidrage til at afbøde de klimaforandringer, der truer, også fordi de beslutninger, vi f.eks. træffer om, hvordan gods kan blive transporteret via skinner, jo også er en måde, hvorpå vi kan indgå i europæiske løsninger på det her område. Jeg synes jo, at der da plejer at være andre partier end Enhedslisten, der taler om nødvendigheden af europæiske løsninger på forskellige vigtige udfordringer, og der synes jeg nok, transportudfordringen er en af de største.

Så det handler altså om at sikre, at der kommer større markedsandele til den kollektive trafik. Det handler om at sikre, at vi får udvidet hovedbanenettet, hvor vi i dag kan konstatere, at et af de største problemer med at skaffe plads til de tog og de forskellige former for togdrift, som der er brug for, er, at der ikke er plads på skinnenettet. Der synes vi altså, at vores forslag er et input til det.

Enkelte har jo antydnet med en vis ret, at det her forslag er en del af en større plan, og på et eller andet tidspunkt kan Enhedslisten jo så udgive den samlede bog, som er vores samlede forslag til, hvordan jernbanedriften i Danmark skal se ud. Jeg håber da på, at vi er kommet så langt, at det ligger klart, når forhandlingerne om infrastrukturen skal til at starte for alvor til efteråret, og jeg forstår, at ingen er udelukket på forhånd. Det lyder lidt spændende og måske lidt uvant, når vi snakker om transportområdet, men lad os

vente at se på det. Det ser vi frem til med megen fornøjelse.

Vi har lagt meget vægt på at lave konkrete forslag på jernbaneområdet, også vel vidende at det kan føre til, at vi laver forslag, der ikke alle kan stå for en nærmere prøve, når de skal vedtages, af den simple grund at det jo godt kan tænkes, at når man har et helt embedsmandsværk til sin rådighed, er man i stand til at lave arbejdet mere kvalificeret på nogle områder, end vi er i stand til. Men når vi har valgt at gøre det på den måde, er det jo, fordi vi synes, det er fantastisk vigtigt konkret at demonstrere, hvordan vi kan løse den udfordring, vi står over for inden for transportsektoren, ved en massiv satsning på jernbaneområdet. Indimellem tror vi faktisk, at det at komme med konkrete forslag er en af de måder, hvorpå man også kan få en generel og principiel diskussion, så vi ikke ender med at diskutere meget principielt, om man nu skal satses på det ene eller det andet, og så mangler de konkrete forslag, der skal til.

Jeg skal takke for en sådan i al væsentlighed positiv reaktion, så positiv som den nu kan være, når ingen andre partier vil stemme for ens forslag.

Kl. 16:28

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 16:28

## Meddelelser fra formanden

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 26. marts 2008, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet er hævet. (Kl. 16:28).