

trafik. Det er fair nok, og jeg kan også godt se det her interessante benspænd fra Dansk Folkepartis side i forhold til at lave endnu en omkostning for den kollektive trafik – om et problem, som jo i virkeligheden er nærmest ikkeeksisterende. Men jeg vil gerne vide, om Dansk Folkeparti er opmærksom på, hvad det vil koste, og hvor mange busser vi snakker om at der skal installeres alkoholåse i. Hvor vil hr. Kim Christiansen finde pengene henne?

Kl. 20:01

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 20:01

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Nu er det jo som udgangspunkt ikke mig, der skal finde pengene. Det her er jo et af de få forslag, som ikke koster regeringen eller Folketinget nogen penge – og Socialistisk Folkeparti plejer jo i øvrigt ikke at være så karrig i forbindelse med økonomien. Vi har jo set adskillige ufinansierede forslag fra den side. Men det her koster ikke de danske skatteydere en krone. En alkoholås koster i dag ikke mere, end et dæk til en bus koster. Vi taler altså om busser til mellem 1 og 2 mio. kr., hvor vi pålægger en udgift i størrelsesordenen 15.000 kr. Det tror jeg ikke lukker nogen busselskaber – jeg vil sige det på den måde, at så var det nok lukket allerede.

Spørgsmålet om omfanget vil jeg godt lige svare på. Jeg kender ikke omfanget af det, jeg ved bare, at der p.t. er et selskab herhjemme, der er i gang med at installere det i 100 af deres busser, men det er mig bekendt – som vi også har skrevet forslaget – også det eneste selskab, som er i gang med at indføre alkoholåse i deres busser.

Kl. 20:02

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 20:02

Pia Olsen Dyhr (SF):

Tal fra Trafikstyrelsen viser, at vi har 3.400 busser i Danmark, der kører i den kollektive trafik. Et slag på tasken: En alkoholås koster 16.000 kr. i øjeblikket. Det vil sige, at vi snakker om, at det cirka vil koste 5,5 mio. kr. Normalt er det Dansk Folkepartis politik, at når vi snakker om en eller anden form for privat udvidelse derude, at der skal gøres et eller andet ekstra, f.eks. sættes et eller andet filter på, så må regeringen komme med nogle penge, og så er det alt for synd for de private virksomheder.

Så må Dansk Folkeparti vel sige, at det også gælder busselskaber, selv om det drejer sig om den kollektive trafik, at de også på en eller anden måde skulle forvente at få de her 5,5 mio. kr. Hvor vil ordføreren finde de penge henne? Eller vil ordføreren have, at de skal skære ned i forhold til passagererne, vil ordføreren have, at de skal sætte priserne op i den kollektive trafik? Er Dansk Folkepartis politik bare en hetz imod den kollektive trafik og en fremme af privatbilismen?

Kl. 20:03

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 20:03

Kim Christiansen (DF):

Det er absolut ingen hetz imod den kollektive trafik. Det her udgør så lille en del af totalbudgettet, at jeg tror, det er en meget ubetydelig udgift for selskaberne. Så jeg ser det ikke som noget problem. Jeg ser ikke det spøgelse, som fru Pia Olsen Dyhr ser.

Med hensyn til at Dansk Folkeparti pludselig skulle gå ind for at pålægge erhvervslivet øgede udgifter, tror jeg nok, at i hvert fald fru Pia Olsen Dyhrs parti tidligere har været med til at pålægge det danske erhvervsliv væsentlig større byrder, end Dansk Folkeparti nogen sinde vil komme i nærheden af at gøre.

Kl. 20:04

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

27) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 137:

Forslag til folketingsbeslutning om elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg, åbning af station i Esbjerg Øst og udbygning af havnebanen i Esbjerg.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 17.03.2009).

Forhandling**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 20:05

Kl. 20:05

Transportministeren (Lars Barfoed):

Så er tiden igen inde til, at vi skal tage stilling til et af Enhedslistens beslutningsforslag på baneområdet. Man kommer jo sådan efterhånden landet rundt med Enhedslisten med forslag om jernbaner rundt omkring i landet. Den her gang drejer det sig om alt godt fra Vesterhavet, nærmere bestemt elektrificering af Lunderskov-Esbjerg-strækningen, åbning af en station i Esbjerg Øst og udbygning af havnebanen i Esbjerg.

Jeg vil godt sige, at regeringen er enig med Enhedslisten i, at den kollektive trafik skal styrkes. Det fremgår klart af transportaftalen fra januar 2009, hvor to tredjedele af investeringerne går til den kollektive trafik. Det er en aftale, som alle partier i Folketinget undtagen Enhedslisten står bag.

Det forslag, Enhedslisten fremsætter om elektrificering af strækningen fra Esbjerg til Lunderskov, er som udgangspunkt faktisk et godt projekt, og det er jo også derfor, partierne bag transportaftalen netop har valgt at undersøge mulighederne i forbindelse med den strategiske analyse, som regeringen har forpligtet sig til at fremlægge senest i 2011, om elektrificering af jernbanen. Jeg mener jo, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer, og derfor også, at elektrificering bestemt er et af de vigtigste virkemidler til at nå det mål på længere sigt.

Enhedslistens finansieringskilde er så et totalt stop for motorvejsbyggeri. Det er altså ikke en acceptabel finansieringskilde til at styrke den kollektive trafik. Der skal altså stadig væk køre biler på vejene. Undskyld, jeg siger det, men det skal der altså. Regeringen ønsker, at det danske samfund skal hænge sammen både miljømæssigt og trafikalt. Derfor vil regeringen ikke lade de mange pendlere i stikken, der hver morgen og hver eftermiddag sidder i kø på de mest trængselsplagede motorvejsstrækninger.

Man kan også sige det sådan, at regeringens transportpolitik skal ses som et hele, hvor hovedvægten er lagt på den kollektive trafik, men hvor der bestemt også skal afsættes ressourcer på vejsiden. Den helhedstanke er jo totalt fraværende i Enhedslistens forslag om at åbne en ny station i Esbjerg Øst, og det kan undre, hvorfor

man sådan lige vælger at prioritere en station dér, uden at man har gjort sig nogle nærmere overvejelser over og analyser af andre steder, hvor man kunne prioritere stationer. Stationen er faktisk en blandt mange forskellige stationer med et positivt passagerpotentiale i den rapport om stationsstrukturen i Danmark, som Trafikstyrelsen har lavet, og som Enhedslisten jo også henviser til i sit forslag.

I transportaftalen er det sådan, at der er afsat 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer, og der skal forhandles om udmøntningen af puljen senere i år. En væsentlig del af puljens midler forventes at tilfalde moderniseringen af Nordhavn Station og Enghavestation, som nævnes eksplicit i aftalen, og et eventuelt nyanlæg af en station i Esbjerg Øst er jo noget, der vil indgå i forhandlingerne om anvendelsen af en eventuel restpulje på lige fod med nyanlæg af de øvrige stationer, som fremgår af Trafikstyrelsens rapport om stationsstrukturen i Danmark.

Så lige et par kommentarer til Enhedslistens forslag om udbygning af havnebanen i Esbjerg. Der er i transportaftalen afsat en pulje på 200 mio. kr. til at fremme gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne. I 2009 vil der blive gennemført en screening med hensyn til omkostninger og det forventede potentiale for en række baneprojekter, herunder også en opgradering af baneinfrastrukturen ved Esbjerg Havn. Resultaterne af screeningen skal drøftes af partierne bag transportaftalen senere år. Derfor må man sige, at Enhedslistens forslag til folketingsbeslutning i vid udstrækning allerede er håndteret i den transportaftale, der er indgået.

På baggrund af disse bemærkninger vil jeg derfor foreslå, at beslutningsforslaget bliver afvist.

Kl. 20:10

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak. Der er en enkelt kort bemærkning. Hr. Per Clausen.

Kl. 20:10

Per Clausen (EL):

Nu kan jeg forstå, at transportministeren vil komme med en række forslag om motorveje og motorvejsudvidelser i de kommende år, og at vi jo så derfor kan se frem til, at Enhedslisten bringer os landet rundt med forslag om jernbaner, og at transportministeren bringer os landet rundt med forslag om motorveje. Det er sådan set en udmærket deling af arbejdsopgaverne, som vi i Enhedslisten ikke har noget imod. Det

er selvfølgelig lidt ærgerligt, at det er transportministeren, der har lavet aftaler med hele resten af Folketinget, og derfor kommer til at bestemme, men ellers er der ikke noget galt med arbejdsdelingen.

Transportministeren må jeg forstå sådan set selv har valgt, at vi skal have den her lange række af jernbaneforslag, for den dag, transportministeren besluttede sig til, at han ikke mente, at der var nogen grund til at forhandle transportaf-tale med Enhedslisten, havde han også besluttet sig til, at alle diskussioner om transportpolitik med Enhedslisten skulle føres i Folketingssalen.

Bare et spørgsmål til sidst, for transportministeren siger, at det meste af det her er med i aftalen: Hvornår kan vi forvente, at det bliver til noget med elektrificering mellem Lunderskov og Esbjerg, som det jo er fuldstændig oplagt at tage som den første opgave i forbindelse med elektrificeringen?

Kl. 20:11

Den fg. formand (Bent Bøgested):

Transportministeren.

Kl. 20:11

Transportministeren (Lars Barfoed):

Med hensyn til det sidste konkrete spørgsmål om, hvornår der kan blive tale om en elektrificering af stykket mellem Lunderskov og Esbjerg, skal jeg måske lige sige, at når det er naturligt at se særlig på det og måske prioritere det højt i rækkefølgen af, hvor vi elektrificerer, hænger det jo sammen med, at det er et stykke jernbane, der er immuniseret, som det hedder, altså, hvor man har forberedt, kan man sige, signalanlæggene til elektrificering, og at det derfor er naturligt at gøre det der, men måske ikke så naturligt at gøre det mange andre steder, før vi har de nye signalanlæg. Hvornår det kommer på tale, tør jeg ikke sige, det kommer an på flere forhold. Men vi har jo sagt, at vi laver en analyse af elektrificeringsprojektet, som er klar i 2011. Deri vil den banestrækning indgå, og på det tidspunkt vil vi så kunne sige, vil jeg tro, hvornår det vil være relevant at elektrificere netop den strækning, og om det skal ske, lang tid før de øvrige banestrækninger er elektrificeret. Og det kan også komme an på spørgsmålet om, hvad det er for noget togmateriel, vi har til rådighed i de kommende år, om vi skal ind og investere i elektriske tog tidligere, end vi havde forventet, og derfor også har behov for, om jeg så må sige, at en større del af banestrækningen tidligere end planlagt bliver elektrificeret.

Kl. 20:12

Den fg. formand (Bent Bøgested):

Hr. Per Clausen.

Kl. 20:12

Per Clausen (EL):

Men selv hvis man nu forestillede sig det sådan lidt utopiske, at IC4-togene kommer til tiden – den tid, der nu er blevet til tiden – og kommer til at køre, er der jo stadig væk et spørgsmål om godstransport f.eks. mellem Køge havn og Esbjerg havn, hvorunder Ringsted-Køge-forbindelsen bliver etableret, og det vil være fuldstændig oplagt at sikre, at man kan få en elektrificeret transport af gods fra Esbjerg til Køge Havn. Er ministeren ikke enig i, at det ville være vigtigt at fokusere på, at man i hvert fald havde gennemført den her elektrificering på det tidspunkt, hvor det bliver muligt at bruge Ringsted-Køge-forbindelsen?

Kl. 20:13

Den fg. formand (Bent Bøgested):

Transportministeren.

Kl. 20:13

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nu må jeg jo lige gøre opmærksom på, at hvis det er den nye jernbane til Ringsted over Køge, som vi muligvis beslutter os for at gennemføre til efteråret, går der altså adskillige år, før den jernbane kan være bygget, så det er jo ikke noget, der ligger lige for, og allerede derfor er spørgsmålet egentlig ikke aktuelt eller relevant. Men altså, hvornår det vil være optimalt at elektrificere strækningen fra Esbjerg til Lunderskov afhænger af den analyse, vi er godt i gang med at gennemføre, fordi jeg er interesseret i, at de investeringer, vi foretager i jernbanen og for så vidt også i vejene, er baseret på analyser, så vi får så meget ud af pengene som overhovedet muligt.

Kl. 20:14

Den fg. formand (Bent Bøgested):

Tak til transportministeren. Så er det hr. Kim Andersen, Venstre.

Kl. 20:14

(Ordfører)

Kim Andersen (V):

Vores ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, kan ikke være til stede, og derfor vil jeg gerne på Venstres vegne slå fast, at Venstre er stærk tilhænger af elektrificering af vores jernbaner. Det var vi også tilbage i 1999 under SR-regeringen, hvor et flertal bestående af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten indgik en meget snæver trafikaftale – en aftale, der bl.a.

indebar en entydig satsning på de dieseldrevne IC4-tog, som efterfølgende blev sat i ordre.

Vi ærgrede os dengang over, at venstrefløjens ikke ville satse på eltog frem for dieseltog, og siden har IC4-farven været en langtrukken farce, som Venstre ser frem til at få afsluttet med udgangen af maj måned, hvor DSB's ultimatum til AnsaldoBreda udløber. Der er således grund til at glæde sig over, at Enhedslisten nu har fået sympati for elektriske jernbaner; de er langt mere driftsikre og venlige over for miljøet. Vi siger: Bedre sent end aldrig.

Når Venstre alligevel ikke kan støtte det her beslutningsforslag, skyldes det Enhedslistens toltalt ensidige satsning på jernbanen på bekostning af det overordnede vejnet. Vi har ikke brug for et enten-eller, vi har brug for et både-og. Store dele af befolkningen vil aldrig kunne få dækket deres transportbehov via jernbanen; mange er fuldstændig afhængige af deres bil – den virkelighed ser Enhedslisten behændigt bort fra.

Venstre er enig i, at det specielt på strækningen Lunderskov-Esbjerg er teknisk muligt at fremskynde indførelsen af eltog. Det er et sundt projekt, men vi vil afvente resultatet af den strategiske analyse af elektrificeringen af jernbanen, der er bestilt af alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten. Det er en aftale, som blev lavet den 29. januar i år. Resultatet af den undersøgelse skulle foreligge i 2011, og så kan vi til den tid træffe beslutning om projektet.

Min foreløbige holdning er, at vi bør se positivt på en hurtig elektrificering til Esbjerg, fordi den kan gennemføres uafhængigt af det store signalprojekt. Med hensyn til åbningen af en station i Esbjerg Øst, anerkender vi i Venstre passagerpotentialitet på omkring 300 passagerer i døgnet. Vi vil senere sammen med trafikforligskredsen i en samlet helhed vurdere, hvilke stationer der er belæg for at etablere eller genåbne med en finansiering fra den afsatte pulje på 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer.

Gode vej- og baneforbindelser til havnene er et vigtigt middel til at nå målet om mere godstransport på skib på de såkaldte blå motorveje. Derfor er vi meget tilfredse med, at der i trafikaftalen fra januar er aftalt en screening af baneforbindelserne til en række havne, herunder til Esbjerg Havn. Vi afventer resultatet af den screening med udgangen af 2009, hvorefter vi tager stilling til konkrete projekter.

Med disse begrundelser, på disse baggrunde, kan Venstre ikke støtte det beslutningsforslag, der foreligger her. Og jeg skal hilse fra Det Kon-

servative Folkeparti og sige, at ordføreren herfra, fru Henriette Kjær, desværre er forhindret i at være til stede i salen på grund af et meget vigtigt møde, men De Konservative meddelede, at de også afviser beslutningsforslaget.

Kl. 20:18

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Benny Engelbrecht, Socialdemokratiet.

Kl. 20:18

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Selv om dagens debatter jo har været omfangsrige og yderst interessante, har det ikke været muligt for vores ordfører, hr. Kim Mortensen, at være til stede, og jeg skal derfor på hans vegne fremføre følgende:

I 1993 fremlagde den daværende socialdemokratiske regering den såkaldte Trafikplan 2005. Af den fremgik det, at elektrificeringen skulle udbygges, i takt med at de forældede dieseltog blev udfaset. Det er nu 16 år siden, og havde Danmark forfulgt denne trafikplan på jernbanelområdet, havde vi i dag formentlig haft en færdigudbygget, elektrificeret jernbane på de centrale hovedstrækninger, præcis som i resten af Europa. Set i bakspejlet var det således en kæmpe fejltagelse, at denne strategi blev ændret til fordel for indkøb af nye forurenende dieseltog og elektrificeringen af jernbanen dermed blev stoppet. Det er en fejltagelse, der har betydet, at Danmark nu er placeret på en noget tvivlsom 28. plads, når det gælder elektrificering af jernbane – efter lande som Bulgarien, Polen og Bosnien-Herzegovina.

Socialdemokratiet er derfor enig med Enhedslisten i, at vi nu skal i gang med at færdiggøre elektrificeringen – hellere i dag end i morgen – og vi er også enige i, at det er strækningen Esbjerg-Lunderskov, der ligger lige for at starte med.

Beslutningsforslaget indeholder ligeledes et forslag om at etablere en elektrificeret jernbaneforbindelse til Esbjerg Havn og dermed en forbindelse til den blå motorvej. Også her er Socialdemokratiet enig, og derfor anbefaler vi også i forbindelse med trafikforhandlingerne en gennemførelse af den såkaldte Havnepakke, som den blev foreslået af Danske Havne, og hvor netop forslaget om en jernbaneforbindelse til Esbjerg Havn var en af de foreslåede løsninger.

Trafikaftalen indeholder beslutninger om, at forligspartierne hvert andet år – næste gang i 2011 – tager aftalen op til revision, og ikke

mindst usikkerheden om leveringen af IC4-togene giver anledning til at fremrykke drøftelserne om hurtigere igangsætning af elektrificeringen.

Vi vil derfor i dag takke Enhedslisten for at have rejst denne debat og sat fokus på en hurtigere igangsættelse af elektrificeringen end den nu aftalte. Socialdemokraterne så også gerne, at elektrificeringen blev igangsat hurtigst muligt. Og den dag, regeringen nødtvunget ser krisen i øjnene og er villig til at fremskynde offentlige investeringer inden for den kollektive trafik som led i en samlet vækstpakke, vil Socialdemokraterne være de første, der forsøger at presse regeringen mod en elektrificeret jernbane, også på strækningen Esbjerg-Lunderskov.

Socialdemokratiet har dog valgt at arbejde inden for og ikke uden for trafikaftalens forligskreds, fordi vi tror, vi kan opnå større resultater her end ved at stå uden for. Vi kan derfor ikke i dag give tilsagn om at stemme for Enhedslistens beslutningsforslag, men vi kan give tilsagn om, at vi vil arbejde for indholdet som en del af forligspartierne i forbindelse med drøftelserne om en eventuel vækstpakke.

Kl. 20:21

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 20:22

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Jeg er da trods alt glad for at høre, at Socialdemokratiet vil arbejde inden for rammerne af trafikforliget; jeg var et kort øjeblik lige ved at tro, at vi skulle til at åbne op for forliget igen.

Jeg vil indledningsvis sige til Enhedslisten, at det her jo er et fantastisk godt forslag. Der er jo ikke nogen, der kan være uenig i, at vi på sigt skal søge en elektrificering af hele det danske jernbanenet. Omvendt kan man sige, at det også lidt er at sparke en åben dør ind, fordi der jo netop i trafikforligskredsen er indgået aftale om at lave analyser af hele det her område og af, hvor vi skal sætte ind først. Apropos det forrige forslag i hvert fald kan vi godt her bakke op om, at vi skal anvende pengene der, hvor vi får mest for dem.

Der er ikke så meget sige til det her forslag, ud over at vi ikke støtter det, som det ligger her. Enhedslisten kommer jo med de her drypvise forslag. Der er taget højde for det her i infrastruktureftalen af 29. januar, og dér tager vi hånd om det her.

Dansk Folkeparti er om nogen interesseret i, at vi på sigt får elektrificeret jernbanestrækningen af miljømæssige årsager, men vi må jo også sige, at det i øjeblikket ser ud til, at det lykkes os at få de første IC4-tog leveret og sat i drift, og så skal jeg minde om, at der jo altså står 70 dieseltog mere, som Enhedslisten har været med til at bestille, nede i Italien, og medmindre vi kan finde nogen, der vil købe dem, får vi jo i hvert fald ikke behov for elektrificering lige de første mange år på nogen af strækningerne.

Afslutningsvis vil jeg så sige, at vi selvfølgelig heller ikke kan acceptere Enhedslistens forslag til finansiering af det her, nemlig et stop for motorvejsbyggeri og brug af midler fra nordsøolien, som så skulle placeres i en jernbaneinfrastrukturfond, som åbenbart skulle køre parallelt med den netop etablerede infrastrukturfond. Jeg synes, vi har nok i én fond, og den bakker vi op i den aftale, vi har været med til at indgå.

Så vi afviser hermed forslaget.

Kl. 20:24

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det fru Pia Olsen Dyhr, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 20:24

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Alt i alt hænger det her beslutningsforslag ganske godt sammen med trafikaftalens ambitioner både i forhold til en forbedring af gods på bane og i forhold til en generel opprioritering af den kollektive trafik. Her er vi helt enige med Enhedslisten og i Enhedslistens ambitioner om at forbedre den kollektive trafik i Danmark. Så vi er glade for, at Enhedslisten igen og igen fremsætter forslag, som kan være med til at inspirere os andre i trafikaftalen, for der er jo ingen tvivl om, at Enhedslistens forslag meget klart har inspireret i forhold til investeringsplanen.

For det første er det jo sådan, når vi kigger på forslaget om en forbedring af havneforholdene, at det tydeligt er nævnt i trafikaftalen, at der både skal etableres en godsterminal og et spor syd om Esbjerg havn.

For det andet foreslår Enhedslisten, at man skal åbne en station ved Esbjerg Syd. Her har SF arbejdet meget aktivt inden for trafikaftalens rammer og i forhandlingerne for, at der netop skulle være en stationsåbningspulje. Det kom med i aftalen, og selv om der er nævnt to konkrete stationer, som transportministeren også gjorde opmærksom på, er der også mulighed for, at der kan komme andre stationer ind i afta-

len – det vil være noget, vi løbende skal drøfte – og her er Esbjerg Øst en af de muligheder, som er oplagt, når vi diskuterer strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov. Det er en af de stationer, hvor det giver god mening; det viser Banedanmarks egen rapport. Så det er også en ting, som SF meget gerne vil arbejde videre med.

Den tredje ting er elektrificeringen. Det er tydeligt i trafikaftalen, at vi generelt ønsker at arbejde for en strategi for at elektrificere Danmark. Der er ingen tvivl om, at hvis vi skal have en holdbar udvikling også for den kollektive trafik, skal vi væk fra dieseltogene og over til eltog. Det arbejder vi aktivt på, det gør faktisk hele trafikforligskredsen, og her er forslaget om at elektrificere Esbjerg-Lunderskov helt konkret nævnt i aftaleteksten. Så det synes vi jo egentlig også er glimrende.

Det, man kan sige er lidt ærgerligt, er, at Enhedslisten ikke er en del af trafikforligskredsen, men det er dejligt, at Enhedslisten løbende kan inspirere os, for der er ingen tvivl om, at hvis vi skal have mere kollektiv trafik i Danmark, er der nogle, der indimellem skal sparke forslagene på banen, og her gør Enhedslisten et godt stykke arbejde.

Vi kan ikke støtte forslaget, og det kan vi ikke på grund af forliget, men vi vil meget gerne arbejde for de intentioner og ideer, der ligger i forslaget, så på den måde er der måske lidt moralsk støtte.

Kl. 20:27

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Johs. Poulsen fra De Radikale.

Kl. 20:27

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

I aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar står der, og jeg citerer:

»På strækningen Lunderskov-Esbjerg er de nuværende signalanlæg tilpasset gennem en såkaldt immunisering.«

Det er også det, ministeren nævnte; der står videre:

»Mulighederne for at fremrykke en elektrificering af denne strækning vil derfor indgå i den strategiske analyse.«

Den behandler vi som nævnt i 2011. En aftale står vi naturligvis alle sammen bag, både det, vi måske synes godt om, og det, vi synes mindre godt om, men jeg tror ikke, at jeg afslører nogen hemmelighed for nogen i hvert fald i aftalekredsen ved at sige, at det er en formulering, som vi

har lagt meget vægt på at få ind, nemlig at man undersøgte muligheden for at få fremrykket elektrificeringen på denne strækning, fordi den netop havde immuniseringen, og fordi den i en godssammenhæng kan være ganske fornuftig at få fremrykket i forhold til en tidsplan for den øvrige elektrificering, som naturligvis skal tænkes sammen med investeringerne i signalanlægget.

Alene det forhold gør jo, at vi ikke kan støtte beslutningsforslaget, som det ligger, selv om det har de samme gode intentioner. Det hænger naturligvis sammen med, at når man har indgået en sådan aftale, indgår man den med alle elementerne, herunder også de dele, man måske ikke elsker allermost. Med det finansieringsforslag, der ligger fra Enhedslistens side på det her område, er det naturligvis sådan, at så vil man ikke med hæderen i behold kunne gå ind at sige, at man støttede Enhedslistens forslag, selv om det har de positive elementer med om elektrificeringen og også det, der er sagt om muligheden for nye stationer. For også der er det jo, som der allerede er redegjort for, bl.a. også af fru Pia Olsen Dyhr, sådan, at man har aftalt midler til at lave en bedre indsats end hidtil også på stationsområdet. Og ministeren redegjorde desuden for initiativerne i forhold til at styrke forbindelserne mellem bane og havn, og også her tages der initiativer i aftalen.

Så vi er, som vi også tidligere har nævnt i anden sammenhæng, ganske godt tilfredse med en lang række af de elementer, der indgår i aftalen om en grøn transportpolitik, og det står vi naturligvis bag, og med det som afsæt kan vi ikke støtte Enhedslistens forslag, selv om det naturligvis indeholder de her positive elementer om elektrificering og nye stationer.

Kl. 20:29

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

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

Kl. 20:29

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Jeg skal takke for en jo på mange måder positiv modtagelse af Enhedslistens forslag. Ja, man kan måske endda sige, at der er en vis sandsynlighed for, at elektrificeringen af strækningen Lunderskov-Esbjerg kun bliver forsinket med ca. 2-3 år i forhold til det, Enhedslisten foreslår. Og når man tænker på, hvor mange af Enhedslistens forslag som det har taget betydelig længere tid at få igennem – for slet ikke at snakke om den lange række af forslag, der slet ikke er blevet

vedtaget – er det jo i grunden ikke så ringe endda.

Der er selvfølgelig nogle, der ligesom har undret sig over, at det her forslag sådan handler om noget af det samme som det, der ligger i transportforliget. Der må jeg sige, at man jo kan have forskellige temperamenter. Man kan have det temperament, hvis der nu er nogle forhandlinger, man ikke bliver inviteret til, at man som jeg, der er et høfligt menneske, bliver væk. Eller man kan naturligvis forsøge at kæmpe sig ind gennem døren. Man kan også, når forliget er indgået, vælge, at indtage det synspunkt, at her jo er lavet et forlig, så vi må vente på de forslag, der udmønter dette forlig, og så må vi tage stilling til dem et for et. Man kan også vælge det synspunkt, som Enhedslisten har valgt, nemlig at vi naturligvis, helt uafhængigt af at de andre partier i Folketinget har valgt at indgå et forlig, fremlægger de politiske forslag inden for transportområdet, som vi synes er relevante, både når de er økonomisk besparende og måske ikke skaber begejstring i alle kredse af samfundet, som da vi foreslog, at der skulle indføres et stop for udbygningen af motorveje – ikke et forslag om nedlæggelse af alle veje, som nogle har udlagt det som, men et stop for udbygning af motorveje – og som nu, hvor vi så stiller nogle konkrete forslag til jernbaneløsninger, der jo som oftest er populære i hvert fald nogle steder i samfundet. Det har vi sådan set tænkt os at fortsætte med at gøre.

Det er jo helt indlysende, at når vi stiller nogle forslag om forbedringer af jernbanedriften, er det vores forsøg på at opstille en alternativ strategi til en strategi, der indbefatter en fortsat udbygning også af motorvejsnettet. Det vil vi vende tilbage til til efteråret, hvor der også vil være en to-tre udmærkede og fortræffelige forslag fra Enhedslisten på det her område. Det kan jeg love, fordi vi, inden der kom en trafikplan fra ministerens hånd, inden der overhovedet blev startet nogen trafikforhandlinger, har lavet en færdig plan for, hvordan vi ser at jernbaneudbygningen kan foregå i Danmark. Så der er jo materiale til mange spændende diskussioner.

Vedrørende det her konkrete forslag kan jeg sige, at vi har valgt at fokusere på en elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg af de grunde, som andre har sagt: at her er der sådan set ingen som helst grund til ikke at gå i gang, overhovedet ingen grund. Og der vil umiddelbart være miljømæssige og andre positive effekter ved at få det gjort så hurtigt som muligt.

Jeg skal til debatten om elektrificering sige, at jeg har lidt svært ved at genkende den beskrivelse, som Venstres ordfører gav af forløbet i de gode gamle dage, hvor man kunne få det indtryk, at Venstre og Konservative havde stået og kun haft én ambition, nemlig så hurtigt som muligt at kaste milliarder af kroner ud i en elektrificering af det danske jernbanenet. Som jeg husker problemstillingen dengang, handlede det vel om, at SR-regeringen gik efter den løsning, som var den mulige på daværende tidspunkt. Men det ændrer ingenting ved, vil jeg gerne understrege, at hvis der er noget, vi i Enhedslisten har fortrudt, så er det, at vi ikke dengang insisterede på, at man skulle vælge en fremtidssikret løsning, som var en ellersløsning. Og det kan vi jo roligt sige nu, fordi næsten alle de, der har været med til at træffe den forkerte beslutning dengang, siger, at man skulle have stået mere fast på elektrificeringen – også selv om der jo er sket ting siden, der gør, at det er nemmere at være rigtig klog nu, end det måske var dengang.

Forslaget indeholder ud over elektrificeringen to andre elementer. Det ene er et forsøg på at få etableret en regional togstation ud fra det synspunkt, at togløsninger grundlæggende handler om også at være med til at løse nogle af de lokale pendlerproblemer, og at det faktisk er en meget vigtig opgave. Og så indeholder det et forslag om at sikre, at man kan få den forbindelse mellem Esbjerg og Køge Havn, som jo også de mennesker, som arbejder inden for havneområdet, har fokuseret på som en vigtig del af måden at skabe et miljømæssigt forsvarligt og fornuftigt transportnet på i fremtiden, nemlig at man kan kombinere transport med skibe med transport med tog, og at det netop forudsætter, at man altså har de her velfungerende direkte forbindelser mellem de forskellige havne, og her er så i det her forslag nævnt Esbjerg og Køge.

Jeg skal ikke trække debatten yderligere i langdrag, for vi er selvfølgelig glade for, at der er stor sandsynlighed for, at alt det, vi har foreslået i det her beslutningsforslag, med nogle få års forsinkelse bliver til virkelighed. Det er selvfølgelig en glædelig ting, og det inspirerer os jo kun til at stille yderligere forslag i efteråret. For hvis det kan medvirke til at fremskynde nogle processer, gør vi naturligvis gerne det. Og der er den her debat jo så dejlig positiv, for nogle kunne måske tro, at det bare, når Enhedslisten foreslår noget, får alle de andre partier til at sige: Så vil vi i hvert fald ikke det, for de er ikke med i forliget, så de skal ikke tro, at vi overhovedet

kan gøre noget, som de foreslår. Sådan er det ikke her, og med den åbenhed, der er fra de øvrige ordføreres side, vil vi naturligvis fortsætte vores ihærdige arbejde for at styrke togtrafikken i Danmark.

Kl. 20:35

Den fg. formand (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Da der ikke er flere, som 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.

Det næste punkt på dagsordenen er:

28) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 116:

Forslag til folketingsbeslutning om vederlagsfri offentlig gældsrådgivning.

Af Benny Engelbrecht (S) m.fl.
(Fremsættelse 10.03.2009).

Kl. 20:35

Forhandling

Den fg. formand (Karen J. Klint):

Forhandlingen er åbnet. Værsgo til transportministeren.

Kl. 20:36

Økonomi- og erhvervsministeren (Lars Barfoed, fg.):

Da økonomi- og erhvervsministeren ikke kan være til stede, er jeg trådt til som fungerende minister i stedet for.

Socialdemokratiet foreslår med det her beslutningsforslag, at det offentlige sådan vederlagsfrit skal stille gældsrådgivning til rådighed for skyldnere. Man foreslår, at den her offentligt drevne gældsrådgivning skal finansieres, ved at udbydere af låneprodukter med en årlig omkostningsprocent på 16 eller mere skal betale 1 promille af deres samlede udlån til en offentligt drevet gældssaneringsordning.

Naturligvis er det sådan, at det offentlige har et ansvar for, at brugerne er beskyttet bedst muligt, når de optager lån, og også for, at de får tilstrækkelig information om lån og penge og gældsrisici i den forbindelse. Regeringen gør faktisk allerede en hel del netop for at informere

om det og sætte fokus på hele den her problematik.

Hvad angår forbrugerbeskyttelsen i den her sammenhæng, er der i dag en række regler, som skal sikre forbrugerne bedst muligt, når de optager et forbrugslån, de skal sikre, at der er både åbenhed og gennemsigtighed på markedet. Det drejer sig f.eks. om skiltningsreglerne, hvor der skal være oplysninger om de årlige omkostninger i procent, inden man optager lån. Vi har beskyttelsesregler i kreditaftalelovgivningen, bl.a. om, at der skal være skriftlige låneaftaler og andre krav. Og endelig har Forbrugerombudsmanden indført nye retningslinjer for forbrugslån med løbetid på under 3 måneder, som f.eks. de såkaldte sms-lån.

Når det gælder informationsindsatsen, er der stor fokus på at informere forbrugerne om de årlige omkostninger i procent og de regler, der knytter sig til det. Forbrugerstyrelsen har i samarbejde med Penge- og Pensionspanelet, Finansrådet, Finans og Leasing, Forbrugerrådet og Realkreditrådet udarbejdet en informationskampagne, som netop skal øge danskernes kendskab til begrebet ÅOP, altså årlige omkostninger i procent.

Endelig har Penge- og Pensionspanelet gennemført en undersøgelse af de unges forbrugslån i efteråret 2008, i hvilken forbindelse man har udformet ti gode råd til de unge om lån og opsparing. Derudover har regeringen yderligere sat fokus på udsatte grupper, og derfor er der over de næste 4 år afsat 16 mio. kr. som en del af satspuljen 2008 til etablering af frivillig gældsrådgivning.

Når alt det er sagt, må man jo også sige, at den enkelte forbruger også selv har et ansvar for at skabe sig et overblik over sin økonomi og vurdere, om den pågældende ønsker at stifte en gæld. Og hvis man er i tvivl, er der jo private rådgivere, man kan gå til i den forbindelse. Hvis en forbruger så kommer i den uheldige situation – og det sker jo desværre – at vedkommende ikke kan betale sin gæld, er der mulighed for at opnå gældssanering.

Om gældssanering er det jo anført i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at der ingen offentlig forpligtelse er til at stille rådgivning, information og vejledning om gældssanering til rådighed for skyldnere. Der må jeg sige, at det er jeg helt uenig med forslagsstillerne i. Skifteretten, der jo står for behandlingen af gældssanerlinger, skal nemlig ifølge konkursloven vejlede skyldneren om betingelserne for og frem-