

har lavet den her aftale, at vi synes, at det er fremragende, at man har lavet en aftale – så store ord vil jeg gerne bruge – at vi synes, det er dejligt og flot, men at vi har en lille ting, vi ikke kan forstå, og om man ikke kunne prøve at genoverveje den.

Men det ligger jo nok i sagens natur, at når Forbrugerombudsmanden har gjort det her på den måde, at han først har forhandlet med nogle folk og bagefter gør det, de bliver enige om, til nogle bestemmelser, så ville det nok ikke være fremmende for fremtidige drøftelser, hvis Forbrugerombudsmanden bare sagde, at nu lavede han det om. Men jeg er helt med på, at vi kunne lave en henstilling til dem, der har lavet den her aftale, og jeg er da sikker på, at hvis vi får brug for at lovgive inden for det her på et senere tidspunkt, er det en af de ændringer, vi skal have gennemført.

Kl. 15:39

Formanden:

Tak til hr. Per Clausen som ordfører for forslagsstillerne.

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

Jeg foreslår, at forslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, er det vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 41: Forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af mulighederne for etablering af en jernbanetunnel under Lillebælt, udarbejdelse af en handlingsplan for bedre vedligeholdelse af jernbane- og vejbroerne samt stillingtagen til, hvad der skal ske med Lillebæltsbroen, inden den falder for aldersgrænsen.

Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL).
(Fremsættelse 12.11.2008).

Kl. 15:39

Forhandling

Formanden:

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er transportministeren.

Kl. 15:40

Transportministeren (Lars Barfoed):

Der er jo stort set ingen grænser for, hvilke broer og tunneller det bliver foreslået at bygge i denne tid, og det synes jeg er spændende. Det er jo altid godt som transportminister at blive inspireret til nye initiativer rundtomkring i landet.

Enhedslisten har jo gennem årene fremsat en række beslutningsforslag om undersøgelse af banestrækninger, kapacitetsforbedringer, genåbning af stationer osv., og i dag behandler vi altså Enhedslistens forslag; som går ud på, at der skal tages stilling til en undersøgelse af muligheden for en jernbanetunnel under Lillebælt – en fire-sporet jernbanetunnel forstår jeg endda det skal være – en stillingtagen til Lillebæltsbroens fremtid og en handlingsplan for vedligeholdelse af jernbane- og vejbroer.

Det er jo nogle interessante problemstillinger, der bliver rejst med forslaget, men man skal måske lige være opmærksom på, at der ikke bliver foreslået en eneste krone til finansiering, og sådan noget er jo ikke gratis. Men jeg går ud fra, at Enhedslisten et eller andet sted har nogle gode forslag til, hvordan vi kan finde penge til alle disse ting.

Hvis vi, som det er meget naturligt, starter med den første del af Enhedslistens beslutningsforslag, er det et forslag om en grundig undersøgelse af mulighederne for at etablere en fire-sporet jernbanetunnel under Lillebælt. Jeg må sige, at i øjeblikket er det ikke en del af regeringens planer, da der slet ikke er noget kapacitetsmæssigt behov for at øge antallet af jernbanespor over Lillebælt fra to til fire – eller under må man vel snarere sige, for her er det en tunnel, vi taler om. Men regeringen overvejer i forbindelse med investeringsplanen at igangsætte en strategisk undersøgelse af forbedrede trafikforbindelser mellem Fyn og Jylland.

Med hensyn til Lillebæltsbroens fremtid kan man ikke, sådan som Enhedslisten gør i forslaget, antage, at der ikke kan køre tog over Lillebæltsbroen efter 2035, for broers levetid afhænger af vedligeholdelsen. I 2006 indgik regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti en trafikaftale, som for Banedanmarks vedkommende giver midler frem til 2014, herunder midler til at indhente fornyelses- og vedligeholdelsesefterslæbet på jernbanen i perioden fra 2007 til 2014. Med det bliver der også givet midler til, at Banedanmark kan forny og vedligeholde broerne på Banedanmarks del af nettet, også jernbanelenen af Lillebæltsbroen.

I praksis er der altså allerede givet midler til lige præcis det, som Enhedslisten nu lægger op til i sit beslutningsforslag i forhold til at afsætte midler til indhentning af efterslæbet på jernbanebroerne. Hvis det nuværende vedligeholdelsesniveau fastholdes i perioden derefter, vurderes det altså, at broen vil kunne holde væsentlig længere end til 2035.

For så vidt angår en handlingsplan for vedligeholdelse af jernbane- og vejbroer, har Bane Danmark allerede udarbejdet en handlingsplan, der skal rette op på fornyelses- og vedligeholdelseefterslæbet. Herudover indgår håndtering af den fremtidige vedligeholdelse af vejbroer som et led i den investeringsplan, som jeg forventer vi får offentliggjort om ganske kort tid.

På det grundlag vil jeg foreslå, at beslutningsforslaget bliver afvist. Det er sådan set overflødigt.

Kl. 15:43

Formanden:

Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 15:43

Per Clausen (EL):

Jeg er sådan set meget glad for, at transportministeren ligesom er indstillet på at sige nej til overflødige broer. Det kan han få hårdt brug for i fremtiden, og han kan såmænd hente megen støtte hos Enhedslisten til det standpunkt. Så det skal ikke komme an på det.

Omkring Lillebæltsbroen har jeg bare den bemærkning, at der findes delte opfattelser af, hvor mange penge der er nødvendige for at sikre Lillebæltsbroen i fremtiden. Men lad det nu være.

Det, jeg sådan set interesserer mig lidt for, er, at ministeren siger, at der ikke er noget kapacitetsproblem i forhold til togdrift over Lillebælt. Men er transportministeren ikke enig i, at man i hvert fald kan forudsige, at der i fremtiden vil være et ganske stort transportmæssigt kapacitetsproblem? Derfor er det vel lidt vigtigt, at vi nu tager stilling til, om det, vi går efter i fremtiden, er en løsning, som i hovedsagen er skinnebåret, eller om det er en løsning, som i hovedsagen er vejbåret. For der findes jo masser af planer om broer over Lillebælt, skulle jeg hilse og sige.

Kl. 15:44

Formanden:

Ministeren.

Kl. 15:44

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jamen jeg er sådan set enig i, at hvis vi ser ud i fremtiden, vil vi meget vel kunne se, at der kan opstå kapacitetsproblemer transportmæssigt over Lillebælt: Det kan være gods, det kan være personbefordring, det kan være bane, det kan være vej. Men der er ingen af os, der i dag med sikkerhed kan sige, hvor stort det kapacitetspres bliver, eller hvordan vi bedst sætter ind over for det. Det er det, som regeringen lægger op til i det transportpolitiske udspil, som vi snart kommer med. Jeg glæder mig over, at vi har afsløret og offentliggjort det, for så kan vi tale mere konkret om det. Men i det udspil vil indgå, at vi skal foretage en analyse af trafikken mellem øst og vest i Danmark, derunder kapacitetsbehovene ved Lillebælt og også kapacitetsbehovene mellem nord og syd i Jylland. Det er jo for at vurdere, hvilke af de modeller, som har været i spil, vi i givet fald skal tage i anvendelse.

Det, der har været i spil, er en forstærkning der, hvor Lillebæltsbroen er, en sydgående forbindelse, en forbindelse nord for den nuværende Lillebæltsbro og også et projekt om en Kattegatbro, som vi jo havde lejlighed til at drøfte i Trafikudvalget for nylig. Derfor er det ikke til på nuværende tidspunkt at sige, om det er den ene eller den anden løsning, der skal til på længere sigt. Men jeg vil da gerne sige én ting i forhold til det, der bliver spurgt om, og det er, at jeg bestemt tror – uden at kunne vide det – at det også kommer til at indeholde en jernbanedel, for der er brug for at styrke den kollektive trafik i Danmark.

Kl. 15:46

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:46

Per Clausen (EL):

Det er jo netop derfor, at vi sådan set mener, at det er meget relevant at komme med vores input i den her diskussion. Jeg er enig med transportministeren i, at det hele bliver meget mere fornøjeligt, når regeringen er kommet med sin plan. Problemet er, at det har været lidt vanskeligt at tilrettelægge den politiske aktivitet efter det, fordi man har skullet vente på, at den plan kom, da den er blevet lidt forsinket. Men nu har jeg forstået, at den skulle være der i løbet af 10 dage, selv om det i går var i løbet af 2 dage. Men vi satser på, at den kommer i løbet af 10 dage.

Så vil jeg bare spørge transportministeren, om ikke han er enig med mig i, at det jo i hvert fald

er meget vigtigt, hvis man holder fast i det, som regeringen siger er den nye grønne stil, at meget transport skal flyttes over på skinner, og at meget transport skal flyttes over på kollektiv trafik, og at det så ville være ubegribeligt, hvis man lavede en løsning over Lillebælt, som primært fokuserede på biler.

Kl. 15:47

Formanden:
Ministeren.

Kl. 15:47

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det er jeg sådan set fuldstændig enig i, og jeg mener heller ikke, at der er nogen, der har givet udtryk for andet. Men det betyder jo ikke nødvendigvis, at det absolut skal være en firesporet tunnel under Lillebælt, der skal bygges, og det er det, Enhedslisten lægger op til. Der siger jeg, at det er meget tidligt at drage den konklusion. Der er mange muligheder i spil, når vi på et tidspunkt får behov for at styrke kapaciteten, hvad vi ikke har lige i øjeblikket.

Kl. 15:47

Formanden:

Tak til transportministeren. Så går vi over til ordførerrækken, og den første ordfører er hr. Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 15:47

(Ordfører)

Flemming Damgaard Larsen (V):

Dette beslutningsforslag fra Enhedslisten omhandler en undersøgelse af mulighederne for at etablere en jernbanetunnel under Lillebælt, udarbejdelse af en handlingsplan for vedligeholdelse af jernbane- og vejbroerne samt stillingtagen til, hvad der skal ske med Lillebæltsbroen, inden den falder for aldersgrænsen.

Det lyder jo meget godt, men der er en række forhold, jeg vil nævne. Det første, der dog springer i øjnene, er, at forslaget totalt mangler finansiering. Men nu er det sådan, at behovskapaciteten over Lillebælt slet ikke fordrer fire jernbanespor. Midler hertil vil derfor gøre langt større gavn andre steder på jernbanenettet, men at se på de samlede trafikforbindelser i landet, herunder også mellem Jylland og Fyn, vil vi i Venstre gøre i forbindelse med regeringens infrastrukturinvesteringsplan, som foreligger om kort tid.

Enhedslisten har allerede dødsdømt Lillebæltsbroen, men det er meget for tidligt. Lillebæltsbroens levetid vil helt afhænge af vedligeholdelsen nu og i fremtiden. Ved en god vedligeholdelse vil dens levetid række langt ud over

2035, som Enhedslisten påstår vil være Lillebæltsbroens dødsår.

Hvad angår vedligeholdelse af jernbane- og vejbroer, er det sådan, at regeringen har lavet en aftale med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om at rette op på det efterslæb, der er på jernbanesiden frem til 2014, og arbejdet er godt i gang. Bandedanmark har med aftalen fået hele det beløb, som det er nødvendigt at bruge for at indhente vedligeholdelseefterslæbet. Med hensyn til vedligeholdelse af vejbroer prioriteres de i den investeringsplan, som regeringen fremlægger om ganske kort tid.

Regeringen har således på en robust måde taget hånd om de forhold, som rejses i beslutningsforslaget. Derfor kan Venstre ikke støtte beslutningsforslaget.

Kl. 15:49

Formanden:

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

Kl. 15:49

Per Clausen (EL):

Nu skal hr. Flemming Damgaard Larsen ikke tage fejl. Enhedslisten har ikke noget ønske om, at der ikke skal kunne køre tog på Lillebæltsbroen efter 2035. Forslaget går sådan set ud på, at det gerne skulle sikres. Det fremgår meget klart af baggrunden for den beslutning, man traf om renovering fra 2007-2014, at det er de mest nødvendige reparationer, der bliver foretaget. Det kan godt være, når man foretager det mest nødvendige, at man så kommer til at få et efterslæb.

Bare for at hr. Flemming Damgaard Larsen ikke skal leve i nogen vildfarelse med hensyn til det finansielle, vil jeg sige, at Enhedslisten har fremlagt en samlet plan for investeringer på infrastrukturområdet for de næste 30 år, hvor det her indgår, og der er finansiering til det. Det er såmænd ikke så svært, for hvis man kigger på, hvor mange penge vi vil bruge til investeringer i infrastrukturen i de kommende år, er det sådan set ikke så imponerende sammenlignet med, hvad andre vil bruge – men det skyldes selvfølgelig, at vi har sparet en del motorveje væk.

Kl. 15:50

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 15:50

Flemming Damgaard Larsen (V):

Den samlede plan, som regeringen vil komme med, kommer om ganske kort tid, og der vil være en samlet opsummering af de behov, der er over det ganske land, og der vil også være en

plan, der dækker finansiering. Det er jo det, som totalt mangler i Enhedslistens forslag her. Så jeg må fastholde, at det, som regeringen vil komme med, er langt mere robust end det, som ligger her.

Kl. 15:50

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:50

Per Clausen (EL):

Det er jeg jo ikke i tvivl om at hr. Flemming Damgaard Larsen mener. Hr. Flemming Damgaard Larsen må jo også formodes at vide lidt mere om, hvad regeringens udspil indeholder, end jeg gør og de fleste andre gør. Jeg vil bare spørge hr. Flemming Damgaard Larsen, om det ikke er rigtigt forstået, at når vi snakker om det meget vigtige behov, der er for at løse fremtidige transportproblemer, kapacitetsproblemer omkring Lillebælt, er det af afgørende betydning, at der også fokuseres på kollektiv transport, at der også fokuseres på skinneløsninger, og at nogle af de forslag, der ligger, som er ensidigt fokuseret på vej- og billøsninger, ikke er acceptable.

Kl. 15:51

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 15:51

Flemming Damgaard Larsen (V):

Der er store behov for den kollektive trafik overalt i landet, og det er der selvfølgelig især dér, hvor der er tættere befolkede, bymæssige områder, og hertil regner jeg også Trekantområdet, så derfor skal der også ses på, hvad man kan gøre i det område. Det gælder både fra selve Trekantområdet til Fyn og fra Trekantområdet til Århus og Randersområdet, og det gælder fra Trekantområdet ned til grænsen. Og der er for alle de tre strækninger, jeg her har talt om, behov for at se på at forbedre jernbanetrafikken.

Kl. 15:52

Formanden:

Tak til hr. Flemming Damgaard Larsen. Den næste i ordførerrækken er hr. Poul Andersen.

Kl. 15:52

(Ordfører)

Poul Andersen (S):

Enhedslistens forslag indeholder meget mere end en stillingtagen til nogle undersøgelser af etablering af en jernbanetunnel under Lillebælt. Det er jo en totalbeskrivelse af ønsker til beslutningsforslag for jernbaneønsker i hele Danmark. Udgangspunktet er den engelske økonom Ni-

cholas Sterns rapport fra 2006 om klimaforandringer afledt af transportsektoren.

Socialdemokratiet har offentliggjort ønsket om infrastrukturinvesteringer for fremtiden, herunder også nødvendigheden af en ny forbindelse til hurtigtog over Lillebælt – og det er forbindelsen Bogense-Juelsminde, som vi mener bør undersøges nærmere både med hensyn til tog- og biltrafik – samt øvrige investeringer til tog- og vejtrafik i Region Syd.

Beslutningsforslaget kunne jo med rette være formuleret som et § 20-spørgsmål om Lillebæltsbroen til transportministeren. Jeg er glad for de svar, vi har fået her i dag fra ministerens side med hensyn til renoveringen og opdateringen af broen, så den kan holde i mange år fremover.

Vi er enige i mange af Enhedslistens tanker om jernbanefornyelsen i Danmark og ser frem til de kommende forhandlinger med transportministeren og ligeledes ministerens svar på spørgsmålet om Lillebæltsbroen.

Socialdemokratiet vil undlade at stemme om forslaget.

Kl. 15:53

Formanden:

Tak til hr. Poul Andersen. Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

Kl. 15:54

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil da indledningsvis sige, at Enhedslisten indimellem tænker mange gode tanker. Det, jeg så bare synes kan være lidt problematisk, er, at Enhedslisten også har det med at pille tingene ud af en større sammenhæng.

Jeg vil da ikke udelukke, at der kan være et behov for en Lillebæltstunnel et eller andet sted ude i fremtiden, men det, jeg synes er vigtigt, er jo netop, hvilket også tidligere har været sagt her fra talerstolen, at man får afdækket, hvad det fremtidige behov er for at binde Øst- og Vestdanmark sammen.

Der er mange muligheder. De har været nævnt alle sammen, Kattegatforbindelsen eksempelvis. I de tilfælde, at her undersøgelser, som man vil sætte i gang i forbindelse med investeringsplanen, munder ud i, at en Kattegatforbindelse vil være den rigtige og samfundsøkonomisk bedste investering til at binde Danmark sammen i fremtiden, så ville det da være ærgerligt, hvis vi havde igangsat et tunnelbyggeri under Lillebælt.

Derfor synes jeg, at der er behov for at se det her i en langt større sammenhæng, og jeg glæder

mig ligesom alle andre til at se regeringens udspil til den her investeringsplan. Jeg har ikke set den, jeg har ikke smugkigget eller noget, men jeg er ret overbevist om, at vi slet ikke får alle de penge, som vi hver især måske godt kunne tænke os. Derfor vil det her jo også munde ud i en eller anden behård prioritering, og det skal selvfølgelig primært være en behovsprioritering.

Lillebæltsbroen dækker behovet, og den dækker den kapacitet, der er brug for og vil være brug for i årene fremover. Jeg tror, det varer rigtig mange år, før der bliver behov for en tunnel under Lillebælt. Derfor vil vi i Dansk Folkeparti også afvise Enhedslistens forslag, men anerkender naturligvis de positive tanker, der er i, at vi tænker i kollektiv trafik og mere kollektiv trafik. Det er både miljørigtigt, og det er også med til at løse trængselsproblemer.

Men lad os nu få en samlet vurdering af det her og så ud fra den tage stilling til, hvor vi skal placere investeringerne, for jeg tror, at der er et begrænset pengebeløb at gøre godt med.

Kl. 15:56

Formanden:

Tak til hr. Kim Christiansen som ordfører. Næste ordfører er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:56

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Enhedslisten peger på en meget vigtig problemstilling i deres forslag. Men vi stiller os en lille smule undrende i SF over for, at man lige præcis skal undersøge en jernbanetunnel under Lillebælt. Vi kunne jo også undersøge en bro, eller vi kunne undersøge andre steder i landet. Det er lidt tankevækkende, hvorfor det særlig er Lillebæltsbroen, vi skal undersøge nærmere. Der er jo mange broer i kongeriget Danmark – ja, øriget Danmark – som vi kunne undersøge nærmere.

Her bliver det nok lidt væsentligt at diskutere, hvad vi ved om kapacitetsproblemerne netop på Lillebæltsbroen. Derfor synes vi, at en af de ting, der er meget oplagte, og som det her forslag også viser behovet for, er, at vi får udviklet en trafikmodel for Danmark. Så det håber vi bestemt kommer med i de videre forhandlinger om investeringsplanen. Men nu må vi jo se. Vi venter stadig væk alle sammen spændt.

Vi i SF synes ligeledes, at spørgsmålet om vedligeholdelse af jernbaner og broer i det hele taget er ganske vigtigt og væsentligt, og den del af forslaget synes vi også er interessant. Vi vil

stille forslag og spørgsmål under behandlingen i Trafikudvalget. Vi vil nok ikke ende præcis med Enhedslistens forslag, men måske snarere en betretning i udvalget, der giver et svar på nogle af de mange problemer, som Enhedslisten rejser i forslaget.

Så i SF stiller vi os afventende i forhold til det videre arbejde.

Kl. 15:57

Formanden:

Tak til fru Pia Olsen Dyhr. Og så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 15:58

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Jeg kunne faktisk have begyndt min tale ligesom fru Pia Olsen Dyhr. Jeg kunne ikke have sluttet den helt præcis ligesådan. Men nu har vi jo bare efterhånden lært Enhedslistens trafikpolitik at kende, og den går ud på, at man har taget et danmarkskort, og så har man delt det op, og så starter man fra en ende af, og så foreslår man – det vil vi også se ved næste beslutningsforslag – genoptagne togsinker sat i drift igen. Og nu vil man altså gerne have en jernbanetunnel under Lillebælt.

Jeg må sige, at vi Konservative ikke kan støtte forslaget. Vi synes, det kommer fuldstændig malplaceret, nu hvor vi skal diskutere en større trafikinvesteringsplan, hvor vi netop skal se på den her problemstilling om, hvordan vi bedre binder Øst- og Vestdanmark sammen. Vi må sige, at det vil vi gerne have lidt mere perspektiv på end blot at sige ja til det forslag, der ligger her.

En anden mangel i forslaget er, som det jo altid er tilfældet, finansieringen – at man ikke har nogen ideer til, hvordan det skal finansieres. Jeg tror også, vi vil have meget svært ved at blive enige med Enhedslisten om en finansiering af en ny, meget, meget dyr jernbanetunnel under Lillebæltsbroen.

Men ud over det kan man jo blive helt forskrækket, når man læser Enhedslistens beslutningsforslag, for man får det indtryk, at broen simpelt hen braser sammen, når vi når til 2035. Det er jo også en uhyggelig og ubehagelig tanke, men heldigvis vedligeholder vi vores broer og får løbende status på, hvordan de har det. De bliver inddelt og får karakterer, så vi hele tiden kender deres levetid og ved, hvad de kan bære.

Så det bliver et afslag til Enhedslistens forslag.

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Bente Dahl.

Kl. 15:59

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Da vores ordfører er forhindret, kan jeg kort gøre rede for den radikale holdning.

Vi kan ikke støtte Enhedslistens forslag, fordi der om ganske kort tid er forhandlinger om de kommende infrastrukturinvesteringer. De starter om få dage, og vi vil ikke drage konklusioner på forhånd.

Kl. 16:00

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

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

Kl. 16:00

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Jeg skal sige tak for behandlingen af vores beslutningsforslag og skal også rose den konservative ordfører for at have gennemskuet en ikke uvæsentlig del af Enhedslistens trafikpolitiske prioriteringer, nemlig at vi sådan set har det grundsynspunkt, at de trafikudfordringer, der kan løses ved hjælp af togdrift, skal løses ved hjælp af togdrift. Det hænger, som den socialdemokratiske ordfører påpegede, sammen med, at Enhedslisten jo ganske rigtigt har taget et lidt ambitiøst udgangspunkt, nemlig at det handler om at lave en omlægning af vores transportsystem, sådan at det kan leve op til de ønsker, som jeg har forstået, at alle har om, at vi skal reducere CO₂-udslippet.

Der handler det om at omlægge transport fra veje til skinner, fra individuel trafik til kollektiv trafik. Det er faktisk et grundelement i det. Og jeg vil bare sige, at det jo i grunden ikke er noget kontroversielt standpunkt, for jeg har forstået det på den måde, at det deles langt ind i regeringen. Det kan derfor ikke være på grund af uenighed om den prioritering, at det har taget så lang tid for regeringen at blive færdig med sit udspil. De rygter, man måtte have hørt om, at der skulle være lidt for mange motorvejsivrige folk i i hvert fald en af regeringspartierne folketingsgrupper, kan jo næppe have noget på sig, for det er klart blevet sagt af statsministeren og af andre ministre, hvordan det her hænger sammen: Vi skal opfylde vores forpligtelser til at reducere CO₂-udslippet.

Det, der også er vores udgangspunkt, er jo en erkendelse af, at det danske jernbanenet generelt trænger til milliardinvesteringer. Jernbaneinvesteringerne har haltet bagefter, mens trafikproblemer er blevet løst på ad hoc-basis ved at foretage motorvejsbyggerier. Der kan man lige så godt erkende, at det ikke er noget, der er blevet opfundet i den nuværende regerings tid. Sådan har det været i mange år. Vi har så stået for en politik, der offensivt vil investere i de mest miljøvenlige transportformer og stoppe investeringer i de mest miljøbelastende transportformer. Det er af den grund, at alle dem, der nu gør sig bekymringer om, hvorvidt Enhedslisten kan finde penge til de investeringer, som vi forslår på transportområdet, hellere skulle bekymre sig om nogle af deres egne ambitioner og ønsker, for de er nemlig langt dyrere.

Når man har det udgangspunkt, som Enhedslisten har, nemlig at der ikke er brug for yderligere motorvejsbyggeri, og at man ikke skal bygge motorveje, før man har undersøgt alle andre billigere og miljømæssigt bedre muligheder for at løse den samlede transportudfordring, så behøver man ikke at være bekymret for, at det er os, der ender med at stå med de uopfyldte og dyre ønsker.

Hvis man vil forhindre, at togtrafikken stagnerer, og for at kunne tiltrække nye passagerer, især dem, der i dag bruger de mest forurenende trafikmidler, nemlig biler og fly, er det nødvendigt, at der investeres betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnekapaciteten og med henblik på at gøre skinnenettet langt mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser. En opgraderet jernbaneinfrastruktur forsynet med den nyeste signalteknologi til såvel originale tog som hurtigtog vil betyde mærkbare tidsbesparelser for de rejsende og vil også give plads til, at vi kan gennemføre den flytning af godstransport fra veje til skinner, som alle giver udtryk for, de er for.

Så kan man diskutere, om der er transportmæssige eller kapacitetsmæssige udfordringer, der gør det nødvendigt med investeringer i forbindelse med Lillebælt. Jeg er nok ikke helt så uenig, som man kunne tro på noget af snakken, for hvis man ser på Infrastrukturkommissionen, kan man se, at den jo faktisk peger på tre muligheder for en ny Lillebæltsforbindelse. Det er karakteristisk, at to af løsningerne kun opererer med vejforbindelser, og at en af dem opererer med både vej- og togforbindelse. Så at der kom-

mer et forslag, der kun indeholder en togforbindelse, er vel i grunden på tide.

Det kunne også være, at man, når man nu går i gang med undersøgelsesarbejdet, skulle overveje, om det ikke var det, der skulle til. Kendsgerningen er jo nemlig, at hvis man vil satse på at løse trængselsproblemer ved mere vejbyggeri, så stiller det jo betydelig større krav til plads, end hvis man vil løse trængselsproblemerne ved at bygge skinner og altså få en større togdrift. Der er mange, som har dokumenteret, hvor meget ekstra plads der skal til, hvis man skal have biltrafik i stedet for togtrafik, både når det handler om transport af personer og af gods. Så hvis det bare var trængselsproblemet, man ville løse, ville der heller ikke være nogen tvivl om, at det ville være forslag, der prioriterede togforbindelserne, som ville være dem, som ville få den største opbakning.

Så kommer hele CO₂- og klimadebatten. Der er jo meget, der tyder på, at man får brug for de nemme resultater i de kommende år, hvis man skal leve op til de ambitioner, som man siger, man har, for slet ikke at snakke om, hvis man skal leve op til det behov, som de truende klimaforandringer giver for reduktion af CO₂-udslippet. Her er der jo ikke nogen tvivl om, at en omlægning af transporten fra bil til tog er et meget væsentligt element.

Så kan man endda sige en ting, når man snakker om forbindelserne hen over Limfjorden, eller jeg mener Lillebælt. Det må være det her med den tredje Limfjordsforbindelse, der har sat sig på hjernen. Når man kommer fra Nordjylland, kan man næsten ikke tale om andet, og selv om jeg siger det modsatte af det, ministeren plejer at sige, kan det jo måske alligevel være en særlig nordjysk sygdom, at man får det på hjernen.

Men hvis man kigger på de tre forslag, der ligger om Lillebæltsforbindelsen, er det jo karakteristisk, at i hvert fald to af dem faktisk går igennem naturområder, som har stor betydning, og forslagene vil være stærkt naturødelæggende. Godt nok har man set eksempler på, at broer og motorveje føres igennem naturområder og ødelægger dem, men jeg synes jo nok, at vi i den nuværende situation skulle overveje, om vi ikke kunne undgå det. Det er bare for at understrege, at det jo ikke er sådan, at Enhedslisten er de eneste her, der har fået den idé, at det var værd at kigge på forbindelsen hen over Lillebælt. Altså, der er også i regeringens Infrastrukturkommis-

sion en forståelse for, at der her faktisk findes en udfordring, som skal løses.

Kl. 16:07

Så vil jeg sige om jernbanebroerne, at det altså ikke er så længe siden, jeg i Ingeniøren læste en artikel, der handlede om, at jernbanebroerne nu i almindelighed var i en dårlig stand. Det er også rigtigt, at Lillebæltsbroen ikke var i en så dårlig stand som mange af de andre, og det hænger bl.a. sammen med, at Lillebæltsbroen er i den lykkelige tilstand også at være en vejbro, og selv om mange danske vejbroer er i en dårlig stand, så er de i en betydelig bedre stand end jernbanebroerne. På den baggrund kan man jo sige, at investeringerne også på det område har været forkerte ifølge vores opfattelse.

Da vi jo har den klare opfattelse, at det er vigtigt at sikre, at Lillebæltsbroen også fremover kan være et sted, der kan være togtransport hen over, ja, så er det klart, at det for os er vigtigt at investere i at sikre den bro fremover, lige så vel som vi faktisk mener, at det er vigtigt med den beskedne indsats, der blev startet tilbage i 2007 for at renovere en del af de jernbanebroer, der findes i Danmark, eller i hvert fald – som det jo primært indtil nu har været med hensyn til Lillebæltsbroen – undersøge, hvordan tilstanden var med henblik på at igangsætte de nødvendige investeringer, og at det faktisk er meget vigtigt også at sætte fokus på den del igen.

Hvis jeg skal sige noget til sidst omkring det, så er det også, fordi vi synes, at det måske i den her debat kan være vigtigt at fokusere på de løsninger, som ikke er sådan vældig smarte og fancy. Altså, der kan hurtigt gå hærvejsmotorvej og hurtigtog og Kattegatforbindelse i det hele, og uden at jeg skal sige noget som helst negativt om Kattegatforbindelsen, så har jeg lidt på fornemmelsen, at Kattegatforbindelsen ikke er mere aktuel end en ny forbindelse hen over Lillebælt. Tak.

Kl. 16:08

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

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 det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

10) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 42:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af nærbaner i Trekantområdet.

Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL).
(Fremsættelse 12.11.2008).

Kl. 16:09

Forhandling

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 16:09

Transportministeren (Lars Barfoed):

Forslagene om nye initiativer på infrastrukturområdet vælter jo ud af kontorerne hos Enhedslisten. Det er jo spændende. Nu er det så forslaget om etablering af nærbaner i Trekantområdet, som vi skal tage stilling til. Der er jo nævnt i det her forslag en sand myriade af tiltag, både på kort og på lang sigt, men hensigten med det alt sammen er at styrke den kollektive trafik i det østjyske område. Så langt så godt.

Jeg vil gerne sige, at det ønsker regeringen også. Regeringen er enig i den målsætning, at vi skal styrke den kollektive trafik, og jeg betoner det lidt, for det er jo ikke så tit, at vi er enige med Enhedslisten, derfor synes jeg, der er grund til ligesom at stoppe lidt op ved det. Det er regeringens klare opfattelse, at vi skal styrke den kollektive trafik, og det er også en helt central del af selve regeringsgrundlaget.

Problemet med Enhedslistens forslag er, at der ikke her i forslaget er foretaget nogen klar prioritering mellem de enkelte projekter, og der nævnes jo rigtig mange. Der indgår ikke samfundsøkonomi af baneinvesteringerne i forslaget, og der bliver ikke anvist en eneste krone til finansiering. Og det er desværre symptomatisk for Enhedslistens forslag, at der tages stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig, i stedet for at man lægger vægt på, at trafikinvesteringer bliver afvejet i sådan et langsigtet perspektiv og bliver set i en helhed.

Med hensyn til de enkelte dele af forslaget, herunder en undersøgelse af bedre banebetjening af Trekantområdet, er det en meget relevant problematik, som man berører. Problemstillingen indgår i sin tid i forbindelse med Infrastrukturkommissionens anbefalinger omkring kapacitetsudbygninger af banenettet. Det er helt relevant at foretage sådan nogle undersøgelser,

og de bliver også bragt op i forbindelse med regeringens investeringsplan, der som sagt kommer om kort tid. Det skal jo ses i sammenhæng med hele det østjyske område, dvs. inklusive områder, som ligger nord for Trekantområdet, og desuden i en sammenhæng med den fysiske planlægning af byudviklingen i Østjylland.

Med hensyn til et andet af Enhedslistens forslag, nemlig anlæggelse af en baneforbindelse til Billund, så vil der ikke de første mange år være grundlag for en nærmere undersøgelse af sådan en fremtidig baneforbindelse, og baggrunden for det er jo i hvert fald bl.a., at Billunds opland rækker ud i alle verdenshjørner rundt om Billund, og det betyder, at underlaget for en enkelt banelinje vil være ret lille.

Enhedslisten har så en række andre forslag til investeringer, det drejer sig om busforbindelser og sågar også en personfærge, og i den forbindelse skal vi jo lige huske at præcisere, hvad rolfordelingen er mellem henholdsvis det statslige og det regionale og det lokale, herunder at den regionale og lokale bus- og færgebetjening er opgaver for de regionale og lokale myndigheder. Regeringen vil – jeg har efterhånden sagt det nogle gange i dag, og jeg siger det igen – ganske snart fremlægge en samlet investeringsplan med fokus på udbygning af den kollektive trafik. Det vil være en central del af vores transportpolitiske udspil.

I udspillet giver regeringen sit bud på en prioritering og en finansiering af projekter på bane- og vejområdet, og det er den rigtige, ansvarlige måde at gå til spørgsmålet om infrastrukturinvesteringer på, ikke ved at fremlægge enkeltforslag, som Enhedslisten jo ynder at gøre. Men jeg er enig i, at der er behov for, også i overensstemmelse med Infrastrukturkommissionens rapport, at se samlet på det østjyske område, sådan cirka området mellem Kolding og Århus, hvor der er en kraftig udvikling i gang, hvor vi har Vejle fjordbroen, som er en flaskehals, og hvor der er en række andre problemstillinger, vi skal tage højde for. Det skal analyseres til bunds, inden vi træffer beslutningen om, præcis hvad vi vil gøre.

På det grundlag vil jeg foreslå, at vi afviser beslutningsforslaget.

Kl. 16:14

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til transportministeren. Næste ordfører er hr. Flemming Damgaard Larsen.