

Med disse ord kan Dansk Folkeparti som sagt ikke tilslutte sig beslutningsforslaget.

Kl. 16.20

Margrete Auken (SF):

SF er enig i, at der skal findes alternativer til Femern Bælt-forbindelsen. Problemet med den forbindelse for dem, der gerne vil have den, er jo, at det er svært at få stablet begrundelserne på benene, fordi der ikke er brug for den. Derfor er det at foretage en meget, meget stor investering for at skabe de alternative muligheder til noget, der ikke er behov for, jo selvfølgelig voldsomt. Det har jo været vanskeligheden hele tiden at få sagt, at der er det her behov. Det er så én side af sagen. Vi så stadig væk gerne, at man kiggede på alternativerne.

Når så det er sagt, var det altså her, at jeg kom til at tænke på, om det var hr. Svend Heiselberg, som i jernbanemodellen var blevet sluppet løs hos Enhedslisten, altså hvor alle, der sådan sad i nærheden og havde en god idé til lidt jernbane, fik lov at komme med, og hvor man ikke spurgte så meget til, hvad der var brug for, men der sad nogle, der også skulle have lov til at have lidt jernbane, og så fik de lidt jernbane der.

Sagt på en anden måde synes jeg måske godt, der kunne have været lidt mere saglig prioritering i de forslag, Enhedslisten er kommet med. Der har været en del af dem, vi er enige i, men vi savner f.eks., at Enhedslisten interesserer sig for hovedstrækningens kapacitetsproblemer, 5.-6. spor, 5. spor i hvert fald mellem Taastrup og Hvidovre, proppen inde omkring Hovedbanen. Nogle af de store vanskeligheder med at få afviklet også godstrafikken til hele landet skyldes de kapacitetsproblemer, vi har på hovednettet, og der undrer det mig altså stadig væk, men jeg ved ikke rigtig, hvad det er, der er i vejen hos Enhedslisten, at man ikke vil se det problem, men hele tiden snakker om alt muligt andet end hovedproblemet. Så det efterlyser jeg.

Blandt alt det, der så er foreslået, kan vi sige, at der altså er nogle ting, som vi decideret er imod. Jeg forstår heller ikke, at Enhedslisten ikke har opdaget, at den der med elektrificeringen til Århus ikke går. Jeg ved godt, at der stadig væk går folk rundt i Århus og tror, det er en god idé, men vi havde f.eks. i Folketingets Trafikudvalg lige inden valget – da var hr. Keld Albrechtsen ikke med i Trafikudvalget, men nu fortæller jeg det, og jeg tror også han har hørt det før – en eksperthøring, som jeg vil anbefale hr. Keld Albrechtsen at læse, om elektrificerin-

gen, som entydigt viste, at det ville være tosset at bruge penge på det. Så det er altså en meget, meget stor investering, som man ingenting får for.

Først den dag, hvor der er så meget gods på skinner, at det giver mening ikke at skifte trækraft i Taulov, kan man begynde at snakke om det, og så er der så mange andre ting, der er sket i mellemtiden.

Det her forslag er vi som sagt i intentionen enige i. Der er Gedser-Berlin ned til Tyskland. Det er fint at få undersøgt en masse ting der, det er jo også noget, der kører i øjeblikket, men en række af de andre konkrete forslag foreligger altså en anelse for uprioriteret, og noget af det er vi simpelt hen imod.

Vi afviser forslaget indhold, men støtter dets intention, og jeg skulle i øvrigt hilse fra Det Radikale Venstre, som ikke kan være til stede lige i denne her del af debatten, og sige, at de har det på nøjagtig samme måde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF):

I Kristeligt Folkeparti mener vi, at der her er tale om et spændende, men også ret alternativt forslag. Kristeligt Folkeparti ønsker også både at forbedre den kollektive trafik i Danmark og at sikre, at der sker en jævn vækst og udvikling i hele landet. Vi er enige med Enhedslisten i, at en bro over Femern Bælt kan betyde, at Danmark bliver vredet endnu mere skævt med en stærk vækst i hovedstadsregionen og tilsvarende lav vækst på Fyn og i Jylland.

Det er klart, at Danmark har interesse i en god infrastruktur i forhold til såvel Skandinavien som til det kontinentale Europa, men lige så klart er det også, at Danmark bestemte ikke har nogen interesse i at blive motorvejsgennemkørselsland for tyskerne og svenskerne, og det vil vi blive, hvis planerne om en bro over Femern Bælt bliver til noget. Det skyldes ikke mindst, at en stor del af godstrafikken derved vil gå over Danmark i stedet for at blive fragtet med færge direkte fra Skåne til Nordtyskland.

Med hensyn til alle de togstrækninger, som er omtalt i forslaget, mener vi, at det er yderst tvivlsomt, om der vil være økonomisk og befolkningsmæssigt grundlag for flere regionale togstationer hen over Fyn og i Sønderjylland. Én ting er jo etableringsomkostningerne, en helt an-