

og olieindustri og vinduer og døre. Disse virksomheder leverer til hele Europa og formentlig også længere væk, hvor det efterhånden er almindeligt, at et leveringskrav er, at produkterne bliver transporteret med jernbane. Når Danmark i mange år har forsømt at vedligeholde de små sidebaner og godsbaner, så stilles de danske virksomheder dårligt, og miljøet gøres en bjørnetjeneste. Hvis godstransporter på skinner i stigende grad bliver et krav, vil udkantområderne stå endnu ringere end i dag, når det gælder placering af virksomheder, og det vil i værste fald medvirke til, at virksomheder flytter.

Enhedslisten har under forslagetets behandling spurgt trafikministeren, om han vil iværksætte initiativer for at bedre jernbanernes stand, så nedlæggelsen af banestrækninger ikke skal fortsættes, og dermed udelukke mulighederne for fremtidig godstransport på skinner. Trafikministeren har meldt ud, at han kun vil se på baner, der i dag er godstransport på, og at det i den sammenhæng vil blive vurderet, om en istandsættelse er rentabel ud fra de mængder gods, der for nuværende bliver transporteret på strækningerne. Det er efter Enhedslistens mening det samme som at modarbejde en overordnet strategi om at få mere gods på skinner. Det er imod den danske klimapolitik, det er energipolitisk uforsvarligt, og det stiller virksomheder med transporttønde produktion i en dårlig situation uden valgmuligheder.

Enhedslisten har stillet spørgsmål til, om der er stillet krav i forbindelse med kommunernes overtagelse af banearbejdet, således at det bevares åbent og dermed kunne give mulighed for en fremtidig bane, hvis der blev behov for det. Det er der ikke svaret tydeligt på. Konkret må et mindstekrav være, at tracéet bevares åbent, så man ikke ødelægger fremtidige muligheder for togdrift. Det rejser et spørgsmål om, hvor det

fremtidige ejerskab af arealerne skal ligge, og hvorvidt kommunerne skal betale. Enhedslisten mener, at ejerskabet fortsat bør være offentligt, og at det skal sikres, at arealerne ikke tages i brug til formål, der kan hindre anlæg af jernbane på et senere tidspunkt.

Den anden del af dette lovforslag omhandler et stop for perronbyggeri på Ny Ellebjerg Station, fordi man har valgt at indstille lokaltogforbindelsen mellem Roskilde og Kastrup. Det kan Enhedslisten ikke tilslutte sig. Det er selvfølgelig betryggende, at der stadig i fremtiden er en mulighed for at bygge perroner, men ikke desto mindre er Enhedslisten bekymret for den forsinkelser, der kan opstå, hvilket også vil give en træghed i samarbejdet over Øresund. Dette samarbejde er jo prist i høje toner, ikke mindst af flere af trafikforligspartierne. Derfor undrer det også, at man ønsker at fjerne eller udskyde den mulighed for kombination mellem regionaltoget og ringbane, som alt andet lige må kunne lette transportforbindelserne for mange passagerer – ikke mindst hvis betjeningen blev bedre end én gang i timen. Det fremgår af svarene til lovforslaget, at brugerne af togforbindelserne ikke er blevet spurgt om deres ønsker og behov desangående. Det fremgår også, at transporttiden vil blive forlænget med op til 10 minutter. Det kan lyde af lidt, men kan for passagerer med længere transport være afgørende for valget mellem bil og tog.

Kristendemokraterne, Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Siumut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.