

Så vi stiller os som udgangspunkt positivt til Dansk Folkepartis forslag, fordi vi betragter det sådan, at det godt kunne være et nyttigt led i at få sat en stopper for den her forbindelse.

Kl. 13:31

Anden næstformand (Søren Espersen):

En kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:31

Klaus Hækkerup (S):

Jeg synes, at Enhedslisten nu har fået indført et nyt princip i vores prioritering af infrastrukturinvesteringerne. Jeg forstår desuden, at Enhedslisten argumenterer med, at det projekt, vi nu taler om, vil gøre Danmark til et transitland, og derfor er Enhedslisten imod. Det er jo en interessant betragtning. Hvis nu strækningen over Storbælt benyttes meget af tyskere og meget af svenskere, gjorde den jo også Danmark til et transitland, så skulle den altså ikke være anlagt.

Mit spørgsmål til Enhedslisten er: Hvor ligger den transitprocent, som gør, at Enhedslisten vil sige, at nu skal det her infrastrukturanlæg ikke gennemføres? Er det, hvis 50 pct. af dem, man påregner vil benytte det, er udlændinge? Er det, hvis det er 60 pct., eller hvis det er 40 pct.? Hvad er Enhedslistens transitprocent, når man skal drøfte infrastrukturinvesteringer i Danmark?

Kl. 13:32

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 13:32

Per Clausen (EL):

Nu har Enhedslisten så mange principper, at hr. Klaus Hækkerup ikke behøver at pådutte os nogle ekstra.

Jeg vil sige til hr. Klaus Hækkerup, at svaret jo er, at når man etablerer en forbindelse og hele formålet er at sikre, at der bliver en større lastbiltrafik igennem Danmark, så vil vi ikke være med til det. Vi vil være med til at sikre en udvikling af den danske infrastruktur, hvor hovedformålet er at sikre bedre betingelser for tog og skinner og bedre betingelser for den kollektive trafik. Det ser vi ikke er formålet og heller ikke konsekvensen af det her forslag.

Kl. 13:33

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:33

Klaus Hækkerup (S):

Nu hænger vores godsomsætning med udlandet jo meget, meget snævert sammen med vores økonomiske vækst og vores velstandsniveau og

dermed også vore muligheder for at føre en ordentlig socialpolitik.

Enhedslisten argumenterer nu for, at man altså ikke vil være med til, at vi kan få en ordentlig godsomsætning, fordi det vil betyde transitgods igennem Danmark. Hvor var vi henne i den her verden, hvis tyskerne sagde, at de ikke ville lave veje i Tyskland, for de kunne jo se, at det var danskere, der eksporterede til Italien, hvis franskmændene sagde, at de ikke ville lave veje i Frankrig, for de kunne jo se, at det var tyskere, der eksporterede til Spanien? Sig mig engang, er Enhedslisten overhovedet ikke i stand til at hæve sig op over den danske andedam og prøve at se det her i bare lidt større perspektiv?

Kl. 13:33

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 13:33

Per Clausen (EL):

Hvis det nu var sådan, at hr. Klaus Hækkerup tilhørte de Socialdemokrater, som interesserer sig for og beskæftiger sig seriøst med CO₂-udslippet, og hvordan det bringes ned, ville han vide, at en af de ting, der er vigtige, for det første er en omlægning af transporten og for det andet en reduktion af transporten. Vi har altså ikke som et led i løsningen af CO₂-udslippet brug for at skabe mere transport og mulighed for mere transport, vi har brug for en omlægning, og vi har brug for en reduktion. Pointen er så, at hr. Klaus Hækkerup bare begår den fejl, at han ikke ser transporten i sammenhæng med CO₂-udslippet, og det er bemærkelsesværdigt, at der stadig findes socialdemokratiske ordførere inden for trafikområdet, der ikke gør det.

Kl. 13:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Henrik Høegh.

Kl. 13:34

Henrik Høegh (V):

Nu tror jeg, at Danmarks geografiske placering gør, at man kommer til at se på Danmark, når man fra Norden kigger på, hvordan man får varer til Europa, så det tror jeg bliver lidt svært at ændre på i det danske Folketing.

Jeg har to spørgsmål: Hvordan synes hr. Per Clausen at det harmonerer med hans ønske om mere gods på tog og skinner, når dette her indebærer en brugerbetalt dobbelt elektrisk jernbane, som gør afstanden mellem København og Hamborg 160 km kortere? Der kunne også, hvis man tog de miljømæssige briller på, være nogle