

hæng og i forhold til CO₂. Der er jo ingen tvivl om, at hvis man kun byggede en togforbindelse – jeg har det lidt ligesom Venstres ordfører, at jeg godt tør forudsige enkelte ting i forbindelse med sådan en undersøgelse – ville det betyde et meget klart skift i transportform væk fra biler over mod den kollektive trafik. Og det ville, sammenholdt med at en sådan togforbindelse ville være i stand til i hvert fald at erstatte en meget stor del af den indenrigsflyvning, der er tilbage i Danmark, betyde en klart gunstig udvikling for vores CO₂-udslip. Det er jeg ikke i tvivl om.

Derimod er situationen jo noget mere kompliceret, hvis man laver en vejforbindelse, for man kan godt lave nogle regnestykker, der viser, at det ville reducere CO₂-udslippet, hvis den samme mængde biler bare kører en kortere afstand fra f.eks. København til Århus. Men realiteten er, at hvis der så sker det, som traditionelt sker i den slags sammenhænge, altså at man får et voldsomt trafikspring, altså øger trafikken ganske væsentligt, så får man den modsatte konsekvens.

Så Enhedslisten er sådan set stadig væk af den opfattelse, at SF's beslutningsforslag ville være den klogeste ting at træffe en eller anden afgørelse om, fordi det ligesom har det udgangspunkt, at det handler om at sikre en CO₂-reducerende forbindelse, og det synes vi faktisk er en vigtig ting. Men det er da klart, at hvis der er i udvalgsarbejdet kunne vise sig muligheder for, at man kan forøge sin indflydelse i den videre proces ved at tilslutte sig noget, som nogle forligspartier har aftalt, er det selvfølgelig en mulighed, der er værd at overveje. Men altså, betingelsen for, at det er værd at overveje, er jo, at det gør en forskel i praksis; ellers kan det være lige meget.

Kl. 15:14

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg beder ordføreren blive stående. Hr. Johs. Poulsen for en kort bemærkning.

Kl. 15:14

Johs. Poulsen (RV):

Det sidste udsagn var jo en usædvanlig pragmatisk tilgang til det politiske liv fra hr. Per Clausens side, og det synes jeg kun man kan glæde sig over. Men jeg vil alligevel kommentere det, hr. Per Clausen siger til to af de indholdsmæssige ting.

Det ene er måske først og fremmest en konstatering. Det jo rigtigt, at det, hvis man får lavet hurtige forbindelser, ikke mindst med hensyn til tog mellem landsdelene, og måske mellem de to

største byer i Danmark, så vil få store konsekvenser for lufttrafikken, næsten uanset om det er på den ene eller den anden måde, og det er i hvert fald i en klimamæssig sammenhæng positivt. Der vil også være en masse undervisningsmæssige, forskningsmæssige og andre sidegevinster, men den gevinst vil der i hvert fald være.

Derfor understregede jeg også, at det er en målsætning i sig selv at få skabt en sådan situation, at der bliver etableret meget hurtigere forbindelser mellem landsdelene og mellem Danmarks to største byer.

Men det, jeg vil spørge hr. Per Clausen om, er, at når han siger, at han under ingen omstændigheder vil bruge tid på en undersøgelse af en forbindelse, der også ville kunne indebære individuel trafik, er det så ikke, fordi hr. Per Clausen nogle gange begrænser sit udsyn, som han vel ellers ofte har, til udelukkende at fokusere på, at de individuelle transportformer, vi har i dag, også vil være dem, vi har om 20 år? For en Kattegatforbindelse står jo ikke klar om 5 eller 7 år. Der skal vi rigtig langt frem i tiden, og det er da i hvert fald en radikal forestilling, at størstedelen af vores bilpark om 15, 20, 25 år vil være udskiftet med langt, langt mere energivenlige individuelle køretøjer – måske er en stor del af bilparken til den tid baseret på el, som drives frem på vedvarende energi. Det er der vel ikke nødvendigvis noget negativt i, er der?

Kl. 15:15

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 15:15

Per Clausen (EL):

Det er jo fuldstændig rigtigt, som hr. Johs. Poulsen siger, at vi i hvert fald er nogle, der arbejder for at sikre, at den biltrafik, som også i fremtiden vil være nødvendig i en vis udstrækning, skal foregå på en miljømæssig forsvarlig måde, og det er helt klart, at det med den udvikling, der er inden for elbiler nu, ligger inden for mulighederne i løbet af en forholdsvis kort årrække.

Det er vores opfattelse, at hvis man skal løse transportproblemerne, også sådan at man får fjernet trængselsproblemerne, så er de af os, der har valgt at bo i de områder af Danmark, hvor der bor forholdsvis mange mennesker på forholdsvis lidt plads, nødt til i langt større udstrækning end i dag at bruge kollektive transportformer. Og det er det, vi forsøger at fremme ved alle de forslag, vi stiller, når det handler om at forbedre jernbaneforbindelserne overalt i