

Danmark og altså at give jernbaneforbindelsen en klar fordel i forhold til en eventuel Kattegatforbindelse.

Kl. 15:16

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Johs. Poulsen for en kort bemærkning.

Kl. 15:16

Johs. Poulsen (RV):

Nu er vi i Det Radikale Venstre jo stærkt optaget af, at alle dele af landet – også Vestsjælland, Midtjylland og Nordjylland – får gode forhold, og vi tror, at man langt hen ad vejen fortsat vil have en situation, hvor i hvert fald en stor del af vores trafik også vil være individuel trafik, både med hensyn til persontransport og godstransport.

Derfor vil jeg spørge hr. Per Clausen igen: Er det ikke at holde sig for meget fast i et for gammelt billede, når man ikke tør forestille sig et scenario, hvor vi har udskiftet vores individuelle transportmuligheder med helt nye måder at gøre tingene på, både hvad angår varetransport og individuel transport? Altså, scenariet vil jo se fuldstændig anderledes ud om 20-25 år, også på det område. Maler hr. Per Clausen ikke lidt for tit et billede, som i virkeligheden baserer sig på fortidens teknologi?

Kl. 15:17

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 15:17

Per Clausen (EL):

Der er vel to ting at sige til det, hr. Johs. Poulsen siger. Den første er, at det jo under alle omstændigheder er sådan, at det også i fremtiden bliver en vigtig opgave at spare på energien og altså vælge transportformer, som ikke bare baserer sig på vedvarende energikilder, men som også baserer sig på en så lille anvendelse af energi som muligt, for det er en af forudsætningerne for, at vi kan få de fossile brændstoffer fuldstændig erstattet med vedvarende energi.

Den anden er, at jeg mener, at hvis vi ser på hele Infrastrukturkommissionens rapport, så er den gennemsnitligt et stort problem: Trængselsproblemet. Det er ikke, fordi de lukker øjnene for andre vigtige problemer, men trængselsproblemet er det store og vigtige problem. Der er det bare vores opfattelse, at trængselsproblemet i fremtiden ikke skal løses ved at bygge flere motorveje, men ved at sikre bedre vilkår for den kollektive trafik og samtidig erkende, at der er brug for individuel trafik i store dele af Dan-

mark, og sikre, at de selvfølgelig også har nogle muligheder for at komme frem.

Kl. 15:18

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Jonas Dahl.

Kl. 15:18

(Ordfører for forslagsstillerne)

Jonas Dahl (SF):

Fra SF's side siger vi tak for den trods alt positive modtagelse af det her forslag. Vi er også tilfredse med, at vores forslag har afstedkommet, at regeringen og Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre åbenbart er blevet enige om en undersøgelse. Desværre er der tale om en discountundersøgelse, en såkaldt screening. Det er beklageligt, at vi ikke til at starte med får undersøgt de mange interessante perspektiver i en Kattegatforbindelse til bunds, ja, vi frygter ligefrem, at det snarere er Kattegatforbindelsen, der er på vej mod bunden.

SF har valgt at fremsætte det her beslutningsforslag vedrørende forundersøgelsen af Kattegatforbindelsen mellem Sjælland og Jylland for at sikre, at Folketinget i planlægningen af Danmarks fremtidige infrastruktur holder diskussionen åben for forskellige løsninger på de problemer, der massivt trænger sig på. Vi stiller os undrende over for Infrastrukturkommissionens manglende interesse for at diskutere en Kattegatforbindelse. Vi er enige med kommissionen i, at det ikke ligger lige for med en bro over Kattegat, men kommissionens arbejde handler ikke blot om de nærmest kommende år, det drejer sig om de kommende 30 år. Derfor burde kommissionen have inkluderet en forundersøgelse af en kommende Kattegatforbindelse.

Hvis vi ser endnu længere ud i fremtiden, f.eks. 50 år, ja, så tegner der sig perspektiver, der overbeviser os om, at en Kattegatforbindelse er en interessant mulighed. Den bør i hvert fald undersøges nærmere og ikke bare skydes med fra starten.

SF ønsker, at vi grundigt får belyst planen om en fast forbindelse over Kattegat via Samsø. Forbindelsen skal på det meste af strækningen føres i en tunnel, og den vil sammen med en ny højklasseret jernbane hen over Sjælland give muligheder for, at tog kan køre mellem København og Århus på ca. 1 time. Det vil ikke alene udkonkurrere indenrigsflyene til og fra det meste af Jylland, det vil også blive betydelig hurtigere end at køre i bil. Erfaringer fra udlandet viser klart, at det er hurtige togforbindelser, der får de