

kvalificeret slag på tasken i forhold til: Hvornår kan vi i Nordjylland se frem til at få tidssvarende skinnenet, tidssvarende signaler, en udvidelse af kapaciteten ved Limfjordskrydsningen og endelig en løsning af problemet ved Skalborg Bakke? Kan vi få et sådant nordjysk slag på tasken fra ministeren?

Kl. 16:01

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ministeren.

Kl. 16:01

Transportministeren (Carina Christensen):
Altså, jeg vil afholde mig fra at fortælle, hvilken rolle Nordjylland kommer til at spille i den endelige investeringsplan. Hvis vi skal være lidt konkrete, kan vi sige vedrørende skinnenet og vedrørende signaler, at der er det jo besluttet, at vi skal have en genopretning af skinnenet og signaler. Jeg er blevet orienteret om, at når det gælder signalerne, så bør vi kigge på Nordjylland som et af de første steder i landet, og det har vi blik for i det kommende arbejde. Så konkret vil jeg i hvert fald gerne være.

Kl. 16:01

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det hr. Bjarne Laustsen.

Kl. 16:01

Bjarne Laustsen (S):

Nu er det jo ikke en hvilken som helst region, vi taler om. Det er jo en region, som også har færgeforbindelser – flere af dem endda – til Skandinavien fra både Hansholm, Hirtshals, Frederikshavn, Skagen osv., og det er jo vigtigt at opretholde dem. Jeg skal beklage, at godstransporten er blevet droslet så meget ned, som tilfældet er. Skagen har en fiskeindustri, som sender meget fiskeolie rundt i Europa, og det er fornuftigt at transportere den på et tog, så derfor er det også et spørgsmål om, hvordan vi fortsat kan opretholde godstransporten i det nordjyske område.

Så vil jeg også gerne sige, at hvis det er sådan, at man skal foretage nogle investeringer, så er det også klogt at vide, hvem der skal betale regningen. Derfor har jeg også det spørgsmål, om det er ligegyldigt for ministeren, om det eventuelt er en udvidelse af den eksisterende tunnelforbindelse, eller om det er en ny og tredje Limfjordsforbindelse, der er tale om. Der er ingen tvivl om, at man skal have den, men spørgsmålet er, hvem der skal betale regningen, om det skal være en delt finansiering sammen med de andre kommuner i det nordjyske og staten, eller om staten vil påtage sig det ansvar at sørge for,

at den nord- og sydgående forbindelse er i orden. Staten har ansvaret for det overordnede vejnet, og derfor vil en udvidelse af tunnelen udelukkende også være et statsligt ansvar og dermed også en økonomisk forpligtelse.

Kl. 16:03

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det ministeren for det sidste svar.

Kl. 16:03

Transportministeren (Carina Christensen):
Jeg er sådan set enig i, at vi også skal have blik for godstransporten, og det er heldigvis også et af de meget store temaer i kommissionens rapport. Der skal vi selvfølgelig også se på de godsterminalpunkter, man måtte have i Nordjylland, og hvordan vi kan fremtidssikre dem, så dem synes jeg også vi skal runde og eventuelt også besøge, når jeg kommer til Nordjylland.

Med hensyn til Limfjorden kan jeg i hvert fald garantere hr. Bjarne Laustsen, at vi vender tilbage til den, og at der nok skal blive rig lejlighed til at drøfte, hvad der skal ske med den eventuelt tredje forbindelse.

Kl. 16:03

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Hermed er spørgsmålet slut, og vi går til næste spørgsmål. Det er til transportministeren, og det er fra hr. Per Clausen.

Kl. 16:03

Spm. nr. S 330

6) Til transportministeren af:

Per Clausen (EL):

Mener ministeren, at det var rimeligt, at den tidligere transportminister nedlagde veto mod at inddrage roadpricing i Infrastrukturkommissionens konklusioner, og vil ministeren fastholde sin modstand mod roadpricing i de kommende forhandlinger om fremtidens investeringer i infrastrukturen?

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Det er først transportministeren.

Kl. 16:04

Transportministeren (Carina Christensen):
Regeringen har udstukket rammerne for arbejdet i Infrastrukturkommissionen i et kommissorium, der blev udarbejdet i efteråret 2006.

Af kommissoriet fremgår det, at kommissionen er sat i verden for at analysere udfordringerne, udviklingsmulighederne og Danmarks infrastrukturbehov i de næste 20-30 år. Det har været vigtigt for regeringen, at Infrastrukturkommiss-