

sørmestrene selv har taget initiativ til en undersøgelse, fordi de jo bliver udsat for, at der kommer mange af de her piger. De kan ikke tilstrækkeligt, men man oplever, at de alligevel bliver ansat nogle steder og dermed underminerer kvaliteten og det arbejde, som leveres på de ordinære frisørklinikker, kan man sige. Så branchen selv synes, det er et problem, og det er måske et meget godt sted at starte, at det faktisk er dem, der siger: Det her holder ikke i længden.

Kl. 15:35

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning bliver henvist til Uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

18) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 48:

Forslag til folketingsbeslutning om udbygning og opgradering af den østjyske længdebane fra Lillebælt til Aalborg.

Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL).

(Fremsættelse 31.01.2008).

Kl. 15:36

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet, og jeg giver først ordet til transportministeren.

Kl. 15:36

Transportministeren (Carina Christensen):

Enhedslisten har gennem årene fremsat ikke så få beslutningsforslag om undersøgelser af bane-strækninger, kapacitetsforbedringer, genåbning af stationer osv., og denne gang skal vi så tage stilling til Enhedslistens forslag om den østjyske længdebane.

Forslaget i sig selv rejser en række interessante problemstillinger, men jeg savner for det første en klar prioritering af de nævnte projekter, og for det andet kan jeg konstatere, at der ikke anvises en eneste krone til finansiering, og det er

jo sådan set også en væsentlig detalje, der her er udeladt.

Med hensyn til de enkelte dele af forslaget har jeg noteret mig, at Infrastrukturkommissionen i sin betænkning har peget på væsentlige indsatsområder frem til 2030. Det drejer sig om hovedstadsområdet, men det drejer sig også om den østjyske korridor, hvor strækningerne Lillebælt-Vejle og Skanderborg-Århus befinder sig.

Infrastrukturkommissionen har her bl.a. peget på muligheden for en udvidelse af den lokale togtrafik mellem Trekantområdet og Århus til en S-togs-lignende betjening samt en satsning på hurtigere tog mellem landsdelene. En sådan dobbeltsatsning vil udløse behov for kapacitetsudbygninger i netop den østjyske korridor, og begge de ovennævnte udbygningsmuligheder er sammen med en række andre forslag relevante at overveje i forbindelse med den investeringsplan, som regeringen fremlægger med udgangen af 2008.

Med hensyn til Skanderborg-Århus udgør strækningen med den nuværende trafik den væsentligste flaskehals i den østjyske korridor, og det er derfor min forventning, at problemstillingen vil indgå i analyserne i forbindelse med investeringsplanen.

Så peges der i forslaget også på behovet for nye stationsanlæg og på genåbning af en lang række stationer.

Banestyrelsen udarbejdede i 2001 en rapport om netop stationsstrukturen i Danmark, hvor potentialet med hensyn til nye standsningssteder blev vurderet, og Trafikstyrelsen er netop nu ved at opdatere denne rapport.

I opdateringen indgår samfundsøkonomiske vurderinger, hvor fordelen ved et nyt standsningssted for det pågældende lokalsamfund vejes op imod den ulempe i form af ekstra rejsetid, som ekstra standsninger medfører for passagererne, og jeg mener, det er sundt fornuft at afvente rapportens konklusioner, før man begynder at strø om sig med forslag om nye standsningssteder.

Jeg vil i de kommende måneder tage kontakt til de lokale og regionale politikere og organisationer i alle dele af landet for at følge op på Infrastrukturkommissionens betænkning.

I den forbindelse vil man fra østjysk side kunne pege på de infrastrukturprojekter, som vurderes som et væsentligt lokalt behov. Dialogen vil ske som led i opstillingen af investeringsplanen, og frem for at tage stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig – hvilket jo lidt kendetegner