

I praksis er der altså allerede givet midler til lige præcis det, som Enhedslisten nu lægger op til i sit beslutningsforslag i forhold til at afsætte midler til indhentning af efterslæbet på jernbanebroerne. Hvis det nuværende vedligeholdelsesniveau fastholdes i perioden derefter, vurderes det altså, at broen vil kunne holde væsentlig længere end til 2035.

For så vidt angår en handlingsplan for vedligeholdelse af jernbane- og vejbroer, har Bane Danmark allerede udarbejdet en handlingsplan, der skal rette op på fornyelses- og vedligeholdelseefterslæbet. Herudover indgår håndtering af den fremtidige vedligeholdelse af vejbroer som et led i den investeringsplan, som jeg forventer vi får offentliggjort om ganske kort tid.

På det grundlag vil jeg foreslå, at beslutningsforslaget bliver afvist. Det er sådan set overflødigt.

Kl. 15:43

Formanden:

Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 15:43

Per Clausen (EL):

Jeg er sådan set meget glad for, at transportministeren ligesom er indstillet på at sige nej til overflødige broer. Det kan han få hårdt brug for i fremtiden, og han kan såmænd hente megen støtte hos Enhedslisten til det standpunkt. Så det skal ikke komme an på det.

Omkring Lillebæltsbroen har jeg bare den bemærkning, at der findes delte opfattelser af, hvor mange penge der er nødvendige for at sikre Lillebæltsbroen i fremtiden. Men lad det nu være.

Det, jeg sådan set interesserer mig lidt for, er, at ministeren siger, at der ikke er noget kapacitetsproblem i forhold til togdrift over Lillebælt. Men er transportministeren ikke enig i, at man i hvert fald kan forudsige, at der i fremtiden vil være et ganske stort transportmæssigt kapacitetsproblem? Derfor er det vel lidt vigtigt, at vi nu tager stilling til, om det, vi går efter i fremtiden, er en løsning, som i hovedsagen er skinnebåret, eller om det er en løsning, som i hovedsagen er vejbåret. For der findes jo masser af planer om broer over Lillebælt, skulle jeg hilse og sige.

Kl. 15:44

Formanden:

Ministeren.

Kl. 15:44

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jamen jeg er sådan set enig i, at hvis vi ser ud i fremtiden, vil vi meget vel kunne se, at der kan opstå kapacitetsproblemer transportmæssigt over Lillebælt: Det kan være gods, det kan være personbefordring, det kan være bane, det kan være vej. Men der er ingen af os, der i dag med sikkerhed kan sige, hvor stort det kapacitetspres bliver, eller hvordan vi bedst sætter ind over for det. Det er det, som regeringen lægger op til i det transportpolitiske udspil, som vi snart kommer med. Jeg glæder mig over, at vi har afsløret og offentliggjort det, for så kan vi tale mere konkret om det. Men i det udspil vil indgå, at vi skal foretage en analyse af trafikken mellem øst og vest i Danmark, derunder kapacitetsbehovene ved Lillebælt og også kapacitetsbehovene mellem nord og syd i Jylland. Det er jo for at vurdere, hvilke af de modeller, som har været i spil, vi i givet fald skal tage i anvendelse.

Det, der har været i spil, er en forstærkning der, hvor Lillebæltsbroen er, en sydgående forbindelse, en forbindelse nord for den nuværende Lillebæltsbro og også et projekt om en Kattegatbro, som vi jo havde lejlighed til at drøfte i Trafikudvalget for nylig. Derfor er det ikke til på nuværende tidspunkt at sige, om det er den ene eller den anden løsning, der skal til på længere sigt. Men jeg vil da gerne sige én ting i forhold til det, der bliver spurgt om, og det er, at jeg bestemt tror – uden at kunne vide det – at det også kommer til at indeholde en jernbanedel, for der er brug for at styrke den kollektive trafik i Danmark.

Kl. 15:46

Formanden:

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:46

Per Clausen (EL):

Det er jo netop derfor, at vi sådan set mener, at det er meget relevant at komme med vores input i den her diskussion. Jeg er enig med transportministeren i, at det hele bliver meget mere fornøjeligt, når regeringen er kommet med sin plan. Problemet er, at det har været lidt vanskeligt at tilrettelægge den politiske aktivitet efter det, fordi man har skullet vente på, at den plan kom, da den er blevet lidt forsinket. Men nu har jeg forstået, at den skulle være der i løbet af 10 dage, selv om det i går var i løbet af 2 dage. Men vi satser på, at den kommer i løbet af 10 dage.

Så vil jeg bare spørge transportministeren, om ikke han er enig med mig i, at det jo i hvert fald