

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Bente Dahl.

Kl. 15:59

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Da vores ordfører er forhindret, kan jeg kort gøre rede for den radikale holdning.

Vi kan ikke støtte Enhedslistens forslag, fordi der om ganske kort tid er forhandlinger om de kommende infrastrukturinvesteringer. De starter om få dage, og vi vil ikke drage konklusioner på forhånd.

Kl. 16:00

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Per Clausen.

Kl. 16:00

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Jeg skal sige tak for behandlingen af vores beslutningsforslag og skal også rose den konservative ordfører for at have gennemskuet en ikke uvæsentlig del af Enhedslistens trafikpolitiske prioriteringer, nemlig at vi sådan set har det grundsynspunkt, at de trafikudfordringer, der kan løses ved hjælp af togdrift, skal løses ved hjælp af togdrift. Det hænger, som den socialdemokratiske ordfører påpegede, sammen med, at Enhedslisten jo ganske rigtigt har taget et lidt ambitiøst udgangspunkt, nemlig at det handler om at lave en omlægning af vores transportsystem, sådan at det kan leve op til de ønsker, som jeg har forstået, at alle har om, at vi skal reducere CO₂-udslippet.

Der handler det om at omlægge transport fra veje til skinner, fra individuel trafik til kollektiv trafik. Det er faktisk et grundelement i det. Og jeg vil bare sige, at det jo i grunden ikke er noget kontroversielt standpunkt, for jeg har forstået det på den måde, at det deles langt ind i regeringen. Det kan derfor ikke være på grund af uenighed om den prioritering, at det har taget så lang tid for regeringen at blive færdig med sit udspil. De rygter, man måtte have hørt om, at der skulle være lidt for mange motorvejsivrige folk i i hvert fald en af regeringspartierne folketingsgrupper, kan jo næppe have noget på sig, for det er klart blevet sagt af statsministeren og af andre ministre, hvordan det her hænger sammen: Vi skal opfylde vores forpligtelser til at reducere CO₂-udslippet.

Det, der også er vores udgangspunkt, er jo en erkendelse af, at det danske jernbanenet generelt trænger til milliardinvesteringer. Jernbaneinvesteringerne har haltet bagefter, mens trafikproblemer er blevet løst på ad hoc-basis ved at foretage motorvejsbyggerier. Der kan man lige så godt erkende, at det ikke er noget, der er blevet opfundet i den nuværende regerings tid. Sådan har det været i mange år. Vi har så stået for en politik, der offensivt vil investere i de mest miljøvenlige transportformer og stoppe investeringer i de mest miljøbelastende transportformer. Det er af den grund, at alle dem, der nu gør sig bekymringer om, hvorvidt Enhedslisten kan finde penge til de investeringer, som vi forslår på transportområdet, hellere skulle bekymre sig om nogle af deres egne ambitioner og ønsker, for de er nemlig langt dyrere.

Når man har det udgangspunkt, som Enhedslisten har, nemlig at der ikke er brug for yderligere motorvejsbyggeri, og at man ikke skal bygge motorveje, før man har undersøgt alle andre billigere og miljømæssigt bedre muligheder for at løse den samlede transportudfordring, så behøver man ikke at være bekymret for, at det er os, der ender med at stå med de uopfyldte og dyre ønsker.

Hvis man vil forhindre, at togtrafikken stagnerer, og for at kunne tiltrække nye passagerer, især dem, der i dag bruger de mest forurenende trafikmidler, nemlig biler og fly, er det nødvendigt, at der investeres betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnekapaciteten og med henblik på at gøre skinnenettet langt mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser. En opgraderet jernbaneinfrastruktur forsynet med den nyeste signalteknologi til såvel originale tog som hurtigtog vil betyde mærkbare tidsbesparelser for de rejsende og vil også give plads til, at vi kan gennemføre den flytning af godstransport fra veje til skinner, som alle giver udtryk for, de er for.

Så kan man diskutere, om der er transportmæssige eller kapacitetsmæssige udfordringer, der gør det nødvendigt med investeringer i forbindelse med Lillebælt. Jeg er nok ikke helt så uenig, som man kunne tro på noget af snakken, for hvis man ser på Infrastrukturkommissionen, kan man se, at den jo faktisk peger på tre muligheder for en ny Lillebæltsforbindelse. Det er karakteristisk, at to af løsningerne kun opererer med vejforbindelser, og at en af dem opererer med både vej- og togforbindelse. Så at der kom-