

mer et forslag, der kun indeholder en togforbindelse, er vel i grunden på tide.

Det kunne også være, at man, når man nu går i gang med undersøgelsesarbejdet, skulle overveje, om det ikke var det, der skulle til. Kendsgerningen er jo nemlig, at hvis man vil satse på at løse trængselsproblemer ved mere vejbyggeri, så stiller det jo betydelig større krav til plads, end hvis man vil løse trængselsproblemerne ved at bygge skinner og altså få en større togdrift. Der er mange, som har dokumenteret, hvor meget ekstra plads der skal til, hvis man skal have biltrafik i stedet for togtrafik, både når det handler om transport af personer og af gods. Så hvis det bare var trængselsproblemet, man ville løse, ville der heller ikke være nogen tvivl om, at det ville være forslag, der prioriterede togforbindelserne, som ville være dem, som ville få den største opbakning.

Så kommer hele CO₂- og klimadebatten. Der er jo meget, der tyder på, at man får brug for de nemme resultater i de kommende år, hvis man skal leve op til de ambitioner, som man siger, man har, for slet ikke at snakke om, hvis man skal leve op til det behov, som de truende klimaforandringer giver for reduktion af CO₂-udslippet. Her er der jo ikke nogen tvivl om, at en omlægning af transporten fra bil til tog er et meget væsentligt element.

Så kan man endda sige en ting, når man snakker om forbindelserne hen over Limfjorden, eller jeg mener Lillebælt. Det må være det her med den tredje Limfjordsforbindelse, der har sat sig på hjernen. Når man kommer fra Nordjylland, kan man næsten ikke tale om andet, og selv om jeg siger det modsatte af det, ministeren plejer at sige, kan det jo måske alligevel være en særlig nordjysk sygdom, at man får det på hjernen.

Men hvis man kigger på de tre forslag, der ligger om Lillebæltsforbindelsen, er det jo karakteristisk, at i hvert fald to af dem faktisk går igennem naturområder, som har stor betydning, og forslagene vil være stærkt naturødelæggende. Godt nok har man set eksempler på, at broer og motorveje føres igennem naturområder og ødelægger dem, men jeg synes jo nok, at vi i den nuværende situation skulle overveje, om vi ikke kunne undgå det. Det er bare for at understrege, at det jo ikke er sådan, at Enhedslisten er de eneste her, der har fået den idé, at det var værd at kigge på forbindelsen hen over Lillebælt. Altså, der er også i regeringens Infrastrukturkommis-

sion en forståelse for, at der her faktisk findes en udfordring, som skal løses.

Kl. 16:07

Så vil jeg sige om jernbanebroerne, at det altså ikke er så længe siden, jeg i Ingeniøren læste en artikel, der handlede om, at jernbanebroerne nu i almindelighed var i en dårlig stand. Det er også rigtigt, at Lillebæltsbroen ikke var i en så dårlig stand som mange af de andre, og det hænger bl.a. sammen med, at Lillebæltsbroen er i den lykkelige tilstand også at være en vejbro, og selv om mange danske vejbroer er i en dårlig stand, så er de i en betydelig bedre stand end jernbanebroerne. På den baggrund kan man jo sige, at investeringerne også på det område har været forkerte ifølge vores opfattelse.

Da vi jo har den klare opfattelse, at det er vigtigt at sikre, at Lillebæltsbroen også fremover kan være et sted, der kan være togtransport hen over, ja, så er det klart, at det for os er vigtigt at investere i at sikre den bro fremover, lige så vel som vi faktisk mener, at det er vigtigt med den beskedne indsats, der blev startet tilbage i 2007 for at renovere en del af de jernbanebroer, der findes i Danmark, eller i hvert fald – som det jo primært indtil nu har været med hensyn til Lillebæltsbroen – undersøge, hvordan tilstanden var med henblik på at igangsætte de nødvendige investeringer, og at det faktisk er meget vigtigt også at sætte fokus på den del igen.

Hvis jeg skal sige noget til sidst omkring det, så er det også, fordi vi synes, at det måske i den her debat kan være vigtigt at fokusere på de løsninger, som ikke er sådan vældig smarte og fancy. Altså, der kan hurtigt gå hærvejsmotorvej og hurtigtog og Kattegatforbindelse i det hele, og uden at jeg skal sige noget som helst negativt om Kattegatforbindelsen, så har jeg lidt på fornemmelsen, at Kattegatforbindelsen ikke er mere aktuel end en ny forbindelse hen over Lillebælt. Tak.

Kl. 16:08

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren.

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

Jeg foreslår at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.