

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 16:22

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Så er vi kommet videre på danmarkskortet, og sidst vi drøftede det her, tror jeg, det var nærbaner, der skulle køre på Fyn, og nu er det så i Trekantområdet. Og jeg skal starte med at sige, at vi Konservative ikke kan støtte beslutningsforslaget, og det er ud fra de samme argumenter, som Venstre også fremførte om, at der ikke er skyggen af finansiering i det her eller nogen dokumentation for, at der er et behov for, at der skal køre nærbanetog i Trekantområdet.

Jeg mener så, at det faktisk er et af de områder, hvor det i højere grad end i dag kunne være interessant at se på en letbaneløsning eller en nærbane på længere sigt, og derfor er vi naturligvis klare på at få en vurdering af, hvordan et sådant behov vil se ud. Det er jo et område i vækst, og derfor er der også behov for, at folk kan komme til og fra arbejde, også med kollektiv trafik. Men som forslaget ligger her, kan vi ikke støtte det.

Kl. 16:22

Kl. 16:23

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Bente Dahl.

Kl. 16:23

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Da den radikale ordfører ikke kan være til stede, er det mig, der skal gøre rede for De Radikales holdning.

Det kan gøres ganske kort, for på samme måde som ved det foregående beslutningsforslag har vi jo drøftelserne om de kommende infrastruktuurinvesteringer lige om hjørnet, de starter om få dage, og derfor kan vi ikke drage nogen konklusioner på forhånd. Så vi er imod det her beslutningsforslag fra Enhedslisten.

Kl. 16:24

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

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

Kl. 16:24

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Jeg tror sådan set, at det vil skuffe i hvert fald nogle mennesker, der bor i Trekantområdet, hvis

de kunne få det indtryk af nogle af de bemærkninger, der er faldet her, at der ikke er en forståelse i Folketinget for, at der er et meget stort behov for i det område at få løst nogle trafikale udfordringer. Jeg tror også, at de vil være skuffet, fordi de – og det lægger de i hvert fald meget vægt på i den del af Jylland – i virkeligheden opfatter deres område som et byområde, og at de derfor har nogle ganske særlige trafikmæssige behov og udfordringer, som netop kræver, at man i en vis udstrækning ser Trekantområdet i et storbyperspektiv. Jeg tror, de er lidt skuffet over, at den erkendelse ikke har bredt sig.

Men det, man vel så må sige, er, at til kveen af borgmestre, som har interessante omfartsvejrprojekter med, har Trekantområdets grundlæggende, vigtige udfordringer åbenbart haft lidt svært ved at trænge igennem. Der er jo ikke nogen tvivl om, at både vej- og banetrafik i Trekantområdet er steget voldsomt i de sidste årtier. Det omfatter transittrafik, trafik til og fra området, og den interne trafik. F.eks. er det sådan, at det er lige før, at stigningen på motorvejene er blevet tredoblet i løbet af 15-16 år. Det hænger selvfølgelig også sammen med, at Storebæltsforbindelsen har medført en øget trafik i området.

Trængselsproblemerne er hyppige, det hører man også om – især mellem Vestfyn og Vejle Fjord er der store trængselsproblemer. Det bliver som oftest diskuteret, at løsningen på det nok er at udvide motorvejen, eller hvis man bor lidt længere inde i Jylland, er løsningen at lave en motorvej der, hvor man i sin tid havde Hærvejen.

Det, som er Enhedslistens udgangspunkt, er, at også den vækst, som sker på vejene som følge af øget biltrafik, skal man forsøge at flytte over på skinner. Hvis ikke man har den intention, ikke har den hensigt, så skal man i hvert fald holde op med at sige, at man har en målsætning om at sikre, at transportsektoren kan reducere sit CO₂-udslip i de kommende år. Men det er ikke kun på vejene, der er sket en kolossal stigning i trafikken i det område, det gælder også i forhold til togtrafikken. Det skyldes dels transitgodstog, dels udvidelse i landstrafikken, dels at der er indsat flere tog mellem Odense og Århus og mellem Århus og Esbjerg. Det, som så er pointen, er, at selv om der er kommet flere tog, har det ikke været i stand til at tilvejebringe det skinnearbejde alternativ, som Trekantområdet på linje med de andre større bykoncentrationer har behov for.