

der er råd til dem alle, og det er jeg sådan set glad for; det er jo lidt underligt, at vi i Enhedslisten nærmest skal være imod, at der bliver afsat flere penge til et område, for så bliver de bare brugt til noget grimt, men sådan er det jo her. Men alligevel skaber det jo overalt den idé, at her skal vi nok gå efter en vejløsning. Lad mig bare nævne et enkelt eksempel til udbygning.

Der er ingen tvivl om, at der er brug for at forbedre jernbaneforbindelsen fra Odense til Århus. Der er heller ingen tvivl om, at der for hver dag, der går, uden at man gør det, vil komme et stigende pres på vejene. Og der må vi jo bare konstatere, hvis vi ser på den trafikafale, der er lavet nu, at forbedringer af motorvejene i Østjylland og på Fyn altså kommer, før man gennemfører de nødvendige forbedringer af togdækningen. Og så er man efter Enhedslistens opfattelse jo i hvert fald sikker på at stå i den situation, at man kommer til at bruge flere og flere penge på veje, og at den grønne prioritering, der er i planen, i realitetens verden ikke bliver overholdt.

Vi har jo diskuteret det der med, hvornår det kommer til at tage en time at køre med tog fra Odense til Århus, og ifølge transportministeren er det jo fremskyndet til at være en gang efter 2021; efter min opfattelse er der nu sikkerhed for, at det ikke sker før 2021, men det kan selvfølgelig godt være, at det kunne lykkes at få det til at blive endnu senere.

Kl. 14:57

Så pointen i det her forslag er altså, at Enhedslisten ikke har tænkt sig at foreslå alle veje afviklet, vi har såmænd ikke engang tænkt os at foreslå, at man skal holde op med at lave veje eller vedligeholde veje. Vi har bare sagt, at det efter vores bedste overbevisning er sådan, at det i forbindelse med en politik, der tager udgangspunkt i at ville løse miljøproblemerne, reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og give holdbare løsninger på trængselsproblemerne i de områder, hvor der i dag er reelle trængselsproblemer, og hvor de ikke bare er opfundet af borgmestre, der har en evig trang til at få flere motorveje til deres by eller endda få en motorvej til deres by, er langt bedre at løse de trængselsproblemer, der er, ved hjælp af kollektiv trafik. På den måde kan vi sikre os, at vi også leverer en CO<sub>2</sub>-reduktion fra transportsektoren.

Kl. 14:58

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak til ordføreren. Transportministeren har bedt om ordet, men der er en kort bemærkning fra fru Pia Olsen Dyhr, så hvis ministeren kan ac-

ceptere det, vil jeg afvikle den korte bemærkning først. Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 14:58

**Pia Olsen Dyhr (SF):**

Jeg tror, at ordføreren og jeg kan være ganske enige om, at vi har en kæmpe udfordring med at løse CO<sub>2</sub>-problemet fra trafikken. Det er nok den største CO<sub>2</sub>-mæssige udfordring, vi har, fordi CO<sub>2</sub>-udslippet stadig væk er stigende, vi har det ikke under kontrol, og danskerne tror, at hvis de har to biler, er deres lykke gjort. Men vi har en udfordring, og det er vi helt enige med Enhedslisten i.

Men kan ordføreren så ikke også være enig med mig i, at der, hvor man reelt får løst CO<sub>2</sub>-problemerne fra trafikken, er, hvis vi får indført trængselsafgifter, hvis vi får indført bompenger eller betalingsringe i de store byer, hvis vi benytter os af nogle af de skatte- og afgiftsredskaber, der ligger? Det kunne f.eks. være, at benzinen kostede det samme i Danmark, som den faktisk koster i Sverige og i Tyskland. Danmark er jo blevet foregangsland på at have billig benzin. Er det ikke de redskaber, vi skal have taget hul på, hvis vi reelt skal løse CO<sub>2</sub>-problemet i Danmark?

Kl. 14:59

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Ordføreren.

Kl. 14:59

**Per Clausen (EL):**

Jeg er fuldstændig enig med fru Pia Olsen Dyhr i, at det er nogle af de elementer, der bliver nævnt her, som er en vigtig forudsætning, hvis vi skal have gennemført en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet i transportsektoren. Og så vidt jeg har forstået, forhindrer det forlig, der nu er lavet på trafikområdet, heller ikke, at vi efter et valg kan samle et flertal om at gennemføre nogle af de ting. Så det gør vi selvfølgelig, når vi kommer dertil.

Men der ville det jo bare være ærgerligt, hvis man har investeret alt for mange penge i motorvejsprojekter, hvis forudsætning er, at der fortsat er en vækst i biltrafikken, når vi bagefter gør nogle ting, der vil reducere biltrafikken. Selv om letbaner kan lægges på motorvejsstrækninger, er det ikke den billigste måde at få etableret en letbane på først at etablere en motorvej og derefter lægge en letbane, fordi vi på anden måde begrænser biltrafikken.

Kl. 15:00

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**  
Fru Pia Olsen Dyhr.