

indebar en entydig satsning på de dieseldrevne IC4-tog, som efterfølgende blev sat i ordre.

Vi ærgrede os dengang over, at venstrefløjens ikke ville satse på eltog frem for dieseltog, og siden har IC4-farven været en langtrukken farce, som Venstre ser frem til at få afsluttet med udgangen af maj måned, hvor DSB's ultimatum til AnsaldoBreda udløber. Der er således grund til at glæde sig over, at Enhedslisten nu har fået sympati for elektriske jernbaner; de er langt mere driftsikre og venlige over for miljøet. Vi siger: Bedre sent end aldrig.

Når Venstre alligevel ikke kan støtte det her beslutningsforslag, skyldes det Enhedslistens toltalt ensidige satsning på jernbanen på bekostning af det overordnede vejnet. Vi har ikke brug for et enten-eller, vi har brug for et både-og. Store dele af befolkningen vil aldrig kunne få dækket deres transportbehov via jernbanen; mange er fuldstændig afhængige af deres bil – den virkelighed ser Enhedslisten behædigt bort fra.

Venstre er enig i, at det specielt på strækningen Lunderskov-Esbjerg er teknisk muligt at fremskynde indførelsen af eltog. Det er et sundt projekt, men vi vil afvente resultatet af den strategiske analyse af elektrificeringen af jernbanen, der er bestilt af alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten. Det er en aftale, som blev lavet den 29. januar i år. Resultatet af den undersøgelse skulle foreligge i 2011, og så kan vi til den tid træffe beslutning om projektet.

Min foreløbige holdning er, at vi bør se positivt på en hurtig elektrificering til Esbjerg, fordi den kan gennemføres uafhængigt af det store signalprojekt. Med hensyn til åbningen af en station i Esbjerg Øst, anerkender vi i Venstre passagerpotentialitet på omkring 300 passagerer i døgnet. Vi vil senere sammen med trafikforligskredsen i en samlet helhed vurdere, hvilke stationer der er belæg for at etablere eller genåbne med en finansiering fra den afsatte pulje på 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer.

Gode vej- og baneforbindelser til havnene er et vigtigt middel til at nå målet om mere godstransport på skib på de såkaldte blå motorveje. Derfor er vi meget tilfredse med, at der i trafikaftalen fra januar er aftalt en screening af baneforbindelserne til en række havne, herunder til Esbjerg Havn. Vi afventer resultatet af den screening med udgangen af 2009, hvorefter vi tager stilling til konkrete projekter.

Med disse begrundelser, på disse baggrunde, kan Venstre ikke støtte det beslutningsforslag, der foreligger her. Og jeg skal hilse fra Det Kon-

servative Folkeparti og sige, at ordføreren herfra, fru Henriette Kjær, desværre er forhindret i at være til stede i salen på grund af et meget vigtigt møde, men De Konservative meddeler, at de også afviser beslutningsforslaget.

Kl. 20:18

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Benny Engelbrecht, Socialdemokratiet.

Kl. 20:18

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Selv om dagens debatter jo har været omfangsrige og yderst interessante, har det ikke været muligt for vores ordfører, hr. Kim Mortensen, at være til stede, og jeg skal derfor på hans vegne fremføre følgende:

I 1993 fremlagde den daværende socialdemokratiske regering den såkaldte Trafikplan 2005. Af den fremgik det, at elektrificeringen skulle udbygges, i takt med at de forældede dieseltog blev udfaset. Det er nu 16 år siden, og havde Danmark forfulgt denne trafikplan på jernbanelområdet, havde vi i dag formentlig haft en færdigudbygget, elektrificeret jernbane på de centrale hovedstrækninger, præcis som i resten af Europa. Set i bakspejlet var det således en kæmpe fejltagelse, at denne strategi blev ændret til fordel for indkøb af nye forurenende dieseltog og elektrificeringen af jernbanen dermed blev stoppet. Det er en fejltagelse, der har betydet, at Danmark nu er placeret på en noget tvivlsom 28. plads, når det gælder elektrificering af jernbane – efter lande som Bulgarien, Polen og Bosnien-Herzegovina.

Socialdemokratiet er derfor enig med Enhedslisten i, at vi nu skal i gang med at færdiggøre elektrificeringen – hellere i dag end i morgen – og vi er også enige i, at det er strækningen Esbjerg-Lunderskov, der ligger lige for at starte med.

Beslutningsforslaget indeholder ligeledes et forslag om at etablere en elektrificeret jernbaneforbindelse til Esbjerg Havn og dermed en forbindelse til den blå motorvej. Også her er Socialdemokratiet enig, og derfor anbefaler vi også i forbindelse med trafikforhandlingerne en gennemførelse af den såkaldte Havnepakke, som den blev foreslået af Danske Havne, og hvor netop forslaget om en jernbaneforbindelse til Esbjerg Havn var en af de foreslåede løsninger.

Trafikaftalen indeholder beslutninger om, at forligspartierne hvert andet år – næste gang i 2011 – tager aftalen op til revision, og ikke