

brint, og at brint kan bruges til produktion af el-varme og ikke mindst til transportformål.

Når vi fremsætter det her beslutningsforslag om en styrket indsats for at integrere brint offensivt i det danske energisystem, skal det ske som en nødvendig og vigtig brik i et fremtidigt bæredygtigt energisystem, som først og fremmest er baseret på væsentlige energibesparelser, og hvor fossile brændsler udskiftes med vedvarende energi som den bærende energikilde.

Brint er en vigtig brik i et vedvarende energisamfund, fordi vedvarende energi-produceret brint kan lagres og udnyttes på dage, hvor den vedvarende energi ikke kan dække energibehovet. Det er jo klart, at brintudnyttelse stadig har mange børnesygdomme, og at integrere brint i det danske energisystem vil kræve vurdering af, hvor det er mest hensigtsmæssigt, og hvor brint-baseret energianvendelse skal gå hånd i hånd med brug af andre energikilder. Det er vurderinger, som handlingsplanen også lægger op til.

Der foregår jo udvikling af brintteknologier på mange niveauer. Nogle anvendelser er længere fremme end andre, men fælles for dem er, at brint for at kunne udnyttes ordentligt må være tilgængelig, og anvendelserne må være ordentligt afprøvet, før de kan indgå i dagligdagen. Hvis vi blot venter på en situation, hvor brug af brint bliver kommercielt interessant, risikerer vi at komme alt for sent i gang med at udvikle vedvarende energi-brint til en del af fremtidens bæredygtige energiløsning. Derfor skal der en bevidst politisk satsning til, og derfor skal der udarbejdes en sådan handlingsplan.

Det her forslag er jo et led i en række forslag, som Enhedslisten fremlægger her i foråret om vedvarende energi. Det er jo ikke alle forslagene, vi gør til beslutningsforslag her i Folketinget. Når vi forsøger at agere på den måde, at vi fremlægger en række konkrete forslag, er det jo, fordi vi godt er klar over, at de forhandlinger, der for tiden foregår om Danmarks fremtidige energipolitik, jo foregår uden vores deltagelse. Og når jeg siger foregår nu, er det, fordi jeg går ud fra, de foregår nu – nå, fru Anne Grete Holmsgaard ryster på hovedet, så det gør de så ikke, men de kommer vel i gang på et tidspunkt.

Der er det jo vores håb, at ved at forholde os positivt på den måde, at vi faktisk bruger en del energi på at komme med konstruktive forslag til, hvordan man kunne gribe ting an, kan det virke inspirerende i det arbejde, der også foregår dér.

Samtidig med det vil vi selvfølgelig også igennem de her diskussioner sætte fokus på, at skulle det ikke være muligt at opnå enighed med regeringen om, at man i hvert fald som minimum skal have en målsætning i 2025, der hedder, at 50 pct. af vores energiforbrug skal være vedvarende og vi skal have reduceret vores CO₂-udslip med 50 pct., hvilket jo er både teknisk og økonomisk muligt, måske endda en god forretning, så eksisterer der faktisk en mulighed for, at man efter et kommende valg kan etablere et flertal i Folketinget for en meget visionær energipolitik, som giver nogle gode muligheder for en lang række fremskridt, både når det handler om at skabe en demokratisk energisektor og også når det handler om at sætte fokus på vedvarende energi.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslagene overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Det Energipolitiske Udvalg. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 136:

Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af tredje og fjerde spor mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen.

Af Rune Lund (EL) m.fl.

(Fremsat 29/3 2007).

Sammen med denne sag foretoges:

18) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 137:

Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af tredje og fjerde jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen samt mellem Lillebæltsbroen og Snoghøj og Fredericia.

Af Rune Lund (EL) m.fl.

(Fremsat 29/3 2007).

Forslagene sattes til forhandling.

Kl. 19.20

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Så er vi nået til Østfyn og Vestfyn. I forrige uge diskuterede vi jernbaner i Sønderjylland, og det er jo herligt at komme det skønne danske land rundt. Man kunne måske godt forestille sig, at det var på andre tidspunkter af dagen, men alligevel skal jeg naturligvis kommentere forslaget og sige sådan ganske tydeligt og klart, at regeringen ikke kan støtte forslaget.

Jeg har noteret mig, at Enhedslisten flittigt citerer en engelsk økonoms vurderinger af transportsektorens bidrag til klimaforandringer som begrundelse for sit forslag. Det er jo fuldstændig rigtigt, men det kræver altså, at der er tilstrækkelig mange, der vil køre med togene, og at der er tilstrækkelig meget gods at komme på togene. Ellers har det jo tværtimod en negativ effekt. Vi tror altså ikke, at det vil ske her. Og det nytter hverken noget for miljøet eller for klimaet, hvis der ikke er tilstrækkelig efterspørgsel.

Derfor må man for det første have gjort sig klart, om efterspørgslen er tilstrækkelig stor til at retfærdiggøre udvidelsen, og for det andet må man gøre sig klart, at det ikke er ukompliceret eller billigt at investere i nye baneanlæg. Jernbaneanlæg er fantastisk dyre, og de generer under anlæggelsen mange, mange mennesker, både beboere og togpassagerer, på de strækninger, der skal udbygges.

Endelig hænger prioritering og investeringer i baneanlæg sammen med planer for togtrafik og tilrettelæggelse af køreplaner i øvrigt. Længere vil jeg sådan set ikke gøre kommentaren til disse forslag, men understrege, at regeringen kan ikke støtte dem.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg er enig med transport- og energiministeren i, at man ikke skal investere i baner, medmindre det kan betale sig. Det er også derfor, det her forslag går ud på at undersøge behovet, undersøge mulighederne for at udvide skinnekapaciteten, banekapaciteten på Fyn op til Fredericia.

Det kunne godt tyde på, at det rent faktisk er noget ræson i det her, for hvis man kigger på, hvad de samlede anlægsomkostninger bliver, kombineret med den jernbanepakke, som vi dis-

kuterede for en halvanden uges tid her i Folketinget, B 115, også stillet af Enhedslisten, så er det jo anlægsomkostninger, som ligger på omkring en tiendedel af, hvad en kommende Femern Bælt-forbindelse kommer til at koste. Og i den forbindelse lyder det da umiddelbart rimeligt fornuftigt at investere i en udvidelse af jernbanekapaciteten, som faktisk kan blive et alternativ til Femernforbindelsen. Er det noget, ministeren har inde i sine overvejelser?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Ja, jeg kan ikke se, hvad det har med Femern Bælt at gøre. Det er to vidt forskellige projekter, kan man vist roligt sige. Og jeg tror personligt ikke, at det her vil være noget, der vil være fornuft i og som vil være økonomisk rentabelt. Det er en af årsagerne til, at regeringen afviser.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Se, nu siger ministeren »tror«. Det her forslag kunne jo hjælpe med at få undersøgt, om det rent faktisk forholder sig sådan. Så behøver ministeren faktisk ikke at tro, så kan ministeren vide.

Jeg må personligt sige, at når man har planer om, som transport- og energiministeren gerne vil, selv om tyskerne er meget uinteresserede, at investere i en Femern Bælt-forbindelse, som kan koste 40-60 mia. kr., så kunne det da lyde meget fornuftigt at investere i noget her, som koster en tiendedel, og som jo vil føre til en øget kapacitet også ned til grænselandet. Det må da være et argument, som også kan være noget, der bider på transport- og energiministeren.

Jeg synes da i hvert fald, det er en mærkelig argumentation, når ministeren står her og siger, at det er noget, man egentlig ikke ønsker at undersøge, fordi man tror, at der ikke er økonomisk logik i det her projekt.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg deler ikke hr. Rune Lunds opfattelse af Femernprojektet, jeg er sikker på, at det bliver et ualmindelig rentabelt projekt. Så er det jo lige meget, hvilket forhold man sætter det i, og at man siger, det kun koster en tiendedel. Hvis der nu kun er en hundrededel så få passagerer, så gi-

ver det jo ingen mening at diskutere de to ting sammen. Så det finder jeg helt irrelevant.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg siger tak til transport- og energiministeren og beder hr. Jacob Jensen komme op som ordfører for Venstre.

Jacob Jensen (V):

Dette er endnu et af Enhedslistens mange forslag om baneprojekter rundtomkring i landet, og nu er vi så kommet til Fyn. Og Fyn er jo fin, men jeg vil da starte med at slå fast, som vi også talte om i sidste uge, at fra Venstres side kan vi ikke på den her måde støtte forslag, som i den grad er uden sammenhæng med andre indgåede trafikaftaler, og som hverken tager højde for en prioritering eller en finansiering eller i øvrigt effekter af de indgåede aftaler omkring genopretning af jernbanesporene, som jo vil have en klar effekt på kapaciteten af jernbanen, også hen over Fyn. Det kan selvfølgelig virke sympatisk på den måde sådan at tilgodese alle dele af landet med jernbane.

Kl. 19.25

Vi synes i øvrigt også, at det er rigtigt, som der står i forslaget, at der skal være en behovsanalyse. I Venstre går vi også ind for, at der skal ligge en behovsanalyse til grund, men på den anden side synes vi også, at når man foreslår sådan nærmest ud af det blå at ville fordoble kapaciteten på en jernbanestrækning, ikke bare en mindre strækning, men faktisk et ret betydeligt stykke, så må man også antage, at det er en betydelig investering, som ligger til grund.

Derfor synes vi, det er vigtigt, at man ser den her store investering, eller i hvert fald potential, i en større sammenhæng, så man netop kan vurdere, hvordan vi får mest ud af de midler, der nu engang er til rådighed, altså at der bliver lavet en prioritering, en rækkefølge og selvfølgelig også kigget på de effekter, der måtte være fra andre projekter, som vi enten er i gang med eller har overvejelser om at lave.

Derfor synes vi, at effekterne af den aftale, som regeringspartierne sammen med Dansk Folkeparti og De Radikale har indgået netop om en genopretning af jernbanen, og de undersøgelser, vi også har sat i gang om andre projekter på jernbaneområdet, bl.a. kapacitetsudvidelsen mellem Ringsted og København og en lang række andre ting, skal indtænkes og i øvrigt ses i sammenhæng med alle mulige andre infrastrukturer

investeringer både på bane og på vej. De ting hænger jo sammen.

Og derfor synes jeg, det er fornuftigt, at vi også ser det her projekt i sammenhæng. Og det kan vi så passende gøre i forbindelse med Infrastrukturkommissionens rapport, som jo kommer ikke så langt ude i fremtiden. Det er faktisk til efteråret, eller om ganske få måneder, at vi vil se et samlet billede og en samlet overvejelse af nogle eksperter, der har kigget på sammenhænge i hele landet.

På den baggrund kan vi ikke støtte en sådan, man kan sige, drypvis investeringsplan uden sammenhæng i øvrigt med andre investeringsplaner, uden at der er set på effekterne af de andre investeringer, som vi foretager, og uden at der i øvrigt er anvist bare et minimum af finansiering. Så Venstre kan ikke støtte forslaget, og på vegne af De Konservative skal vi sige, at det kan De Konservative heller ikke.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg går ud fra, at ordføreren fra Venstre er enig med mig i, at kapaciteten over Fyn faktisk er opbrugt i øjeblikket. Jeg går også ud fra, at ordføreren er enig med mig i, at der er store problemer med forsinkelser hen over Fyn. Når der kommer et godstog, ligger man tit og kører bagefter i passagertog, og der er forsinkelser.

I løbet af kort tid får vi – forhåbentlig – gode tog til alle med bl.a. nye IC4-tog med hyppigere afgange. Det vil jo belaste kapaciteten yderligere, og det vil gøre systemet endnu mere følsomt over for forsinkelser. Hvis vi så samtidig ser på den vækst i trafikstrømmene, som sker i de kommende år, kunne det så ikke være en god idé allerede nu at se på behovet med de stigende trafikmængder, herunder mulighederne i at udvide jernbanekapaciteten?

Jeg mener, det er logik at undersøge det her, og jeg mener, at man bliver nødt til at kigge på det nu, for det tager mange år, inden man får investeret i de jernbaner, som så skal bygges, og som skal stå klar, når behovet opstår i fremtiden.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Når vi om ikke alt for længe er færdige med at behandle det her forslag, vil jeg tage toget ud mod Holbæk, hvor jeg bor, og der vil jeg bruge Nordvestbanen. Der er også kapacitetsproblemer. Jeg kan nævne en lang række andre steder rundtomkring i landet, hvor der formodentlig

også er kapacitetsproblemer, bl.a. andre steder på Sjælland og i Jylland.

Så jeg synes igen, som jeg sagde i min indledning, at man skal se de her ting i en sammenhæng. Man kan ikke bare tage det ud af den blå luft og sige: Det her skal vi kigge på isoleret set uden i øvrigt at have lavet en prioriteringsrækkefølge og uden i øvrigt at have set på effekterne af, at man investerer et sted. At investere et sted får en afledt effekt et andet sted, og det gælder i øvrigt, både hvis man investerer i bane, og hvis man investerer i vej i det samme område. De ting hænger jo sammen, som også hr. Rune Lund er inde på i sit spørgsmål.

Derfor synes jeg – og det tror jeg ikke vi er uenige i – at vi skal kigge på netop kapacitetsproblemerne, også på jernbanen, og det er jo bl.a. det, som Infrastrukturkommissionen er sat i verden til at skulle give os et samlet billede af, så vi samlet set for hele landet og ikke kun isoleret set for enkelte projekter får en vurdering af, hvor vi kan lave de bedste investeringer til glæde for os alle sammen.

Kl. 19.30

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan forstå, at det, Venstre vil, er bare at vente på Infrastrukturkommissionen. Det bliver så spændende at se, hvad der bliver foreslået, og hvad resultatet bliver. Jeg kan love på Enhedslistens vegne, at hvis ikke der bliver tale om at lave undersøgelser af behovet for mere jernbane i Danmark, vil de her forslag blive fremsat igen, så vi kan debattere dem.

For det her er jo ikke en hvilken som helst strækning. Det er jo hovedstrækningen. Det er strækningen København-Århus og videre op til Aalborg. Det er simpelt hen *strækningen* her i landet. Og når vi står i en situation, hvor kapaciteten er opbrugt, er det jo indlysende, at der vil komme et behov i fremtiden, uanset hvordan man vender og drejer det. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at man jo godt kan lave undersøgelser af jernbanestrækninger som delundersøgelser, der senere kan indgå i en større sammenhæng. Det går jeg ud fra at hr. Jacob Jensen også er enig med mig i.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg ved godt, at det ikke tilkommer mig på denne plads at stille et modspørgsmål, men så kan jeg i hvert fald sådan retorisk filosofere over,

hvorfor det lige er to jernbanespor. Hvorfor er det ikke tre, eller hvorfor er det ikke et?

Derfor siger jeg igen som før: Jeg synes, det er fornuftigt, at man kigger på de her ting, og jeg er enig med ordføreren fra Enhedslisten, hr. Rune Lund, i, at man skal undersøge de her ting, og at man skal gøre det i god tid, fordi det, som det også bliver sagt, netop er noget, som man ikke bare laver hen over en weekend eller hen over en måned eller hen over et år. Nej, investering i infrastruktur er noget, der skal planlægges i rigtig god tid, og det skal planlægges på en ordentlig og sober måde, og det er derfor, at vi fra Venstres side og fra regeringens side har været tilfredse med, at Infrastrukturkommissionen netop kan kigge på den her sammenhæng.

Jeg glæder mig da til at debattere det igen, hvis hr. Rune Lund skulle have lyst til at fremsætte forslagene, men jeg ser i hvert fald frem til, og Venstre ser frem til, at Infrastrukturkommissionens rapport kommer, så vi har et ordentligt grundlag at tage stilling ud fra og ikke den her drypvise forslagsfremsættelse, som Enhedslisten foretager.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Magnus Heunicke fra Socialdemokratiet.

Magnus Heunicke (S):

Da vores ordfører på de her to beslutningsforslag, hr. Poul Andersen, er forhindret i at være til stede, har jeg påtaget mig det arbejde, det er at fremføre Socialdemokraternes holdning til de to forslag.

For os har det altid haft højeste prioritet at sikre, at de danske jernbaner og den danske offentlige transport er veludbygget og velfungerende. Det er simpelt hen en grundlæggende forudsætning, at den enkelte lønmodtager har mulighed for en hurtig og komfortabel offentlig transport, hvis man ikke har råd eller lyst til at køre i bil. Hos Socialdemokraterne mener vi også, at det er positivt, at vi i Danmark kan transportere en del af den samlede godsmængde på jernbanenettet – gerne en meget større del, end vi gør i dag – frem for på de overbelastede motorveje.

De her to forslag handler om at undersøge, hvordan man kan forbedre transporten af gods og passagerer mellem Odense og Nyborg og mellem Odense og Fredericia i det, som allerede nu udgør en flaskehals midt i Danmark. Da det er 6 år siden, at rapporten »Stationsstrukturen i

Danmark« blev udgivet af Banedanmark, er der sket mange ændringer på de danske jernbaner siden da, og vi mener, at det er vigtigt på ny at undersøge grundlag og behov for kapacitetsudvidelser og eventuelt nye stationer.

En udvidelse mellem Odense og Middelfart kræver jo, at man anlægger et helt nyt spor på den nordlige side af motorvejsstrækningen. Rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet« fra 1997 beskriver temmelig indgående denne nybygning som en mulighed, men det er vigtigt for os at undersøge, om de forudsætninger, man der lægger frem, stadig væk står til troende, eller om noget kan have ændret sig i de sidste 10 år.

Derfor er det selvfølgelig relevant og godt, at Enhedslisten kommer med forslaget, for det er noget, vi er nødt til at se på. Dermed er det også sagt, at vi er positive over for de to forslag. Vi er varme tilhængere af en bedre og mere effektiv offentlig transport, både hvad persontransport angår, og hvad godstransport angår. Det er i sig selv et stort fremskridt, hvis det er muligt at udvide godskapaciteten og nedsætte rejsetiden for de rejsende, men for at kunne lave en rimelig prioritering er vi nødt til at kende det tekniske og økonomiske grundlag for beslutningen.

Og hvis nogle partier har problemer med, at vi i det her forslag kun tager en lille del af det store danske net og analyserer det, så lad os da endelig udbrede det. Vi vil gerne herfra give tilsagn om, at vi meget gerne vil medvirke til, at vi løfter blikket helt op til hele landet og ser på, hvor vi ellers skal udbygge og undersøge udbygges af jernbanenettet til glæde for passagerer og til gavn for gods på jernbanen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der ser ikke ud til at være nogen spørgsmål. Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Louise Frevert.

Kl. 19.35

Louise Frevert (DF):

Da ordføreren på området, hr. Walter Christophersen, desværre ikke kan være til stede i dag, har jeg påtaget mig hvervet at læse ordføreren tale op.

Enhedslisten vil med dette beslutningsforslag opfordre regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at opgradere jernbanen mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen.

Indledningsvis bemærkes, at beslutningsforslagets hovedsigte, nemlig opgradering af tredje og fjerde spor mellem Odense og Nyborg, forudsætter, at disse to ekstra spor er anlagt. Dette er som bekendt ikke tilfældet. Efterfølgende tales der alene om at udvide banestrækningen med stationsspor og overhalingsspor ved de nye genåbnede stationer. Beslutningsforslaget er således en smule uklart.

Dansk Folkeparti har bemærket sig Enhedslistens beslutningsforslag, B 10, om opgradering af banen mellem Ringe og Faaborg, som er behandlet tidligere i denne samling. Endvidere behandlede Enhedslistens beslutningsforslag, B 115, om baneanlæg i Sønderjylland i forrige uge, og i dag behandler vi så to yderligere beslutningsforslag om baneanlæg på Øst- og Vestfyn.

Dansk Folkeparti erkender, at der på sigt vil være et kapacitetsmæssigt behov, herunder ved eventuel indførelse af højhastighedstog, for nyanlæg af to ekstra spor fra Nyborg til Odense parallelt med den nuværende linjeføring. Dansk Folkeparti gør dog i denne forbindelse opmærksom på, at sådanne nyanlæg medfører betragtelige investeringer, hvorfor grundlaget for en sådan beslutning naturligvis skal kædes sammen med nøje strategiske overvejelser om det fremtidige ambitionsniveau for de fremtidige jernbanemæssige infrastrukturelle investeringer.

Dansk Folkeparti er overbevist om, at disse overvejelser indgår i den af regeringen nedsatte Infrastrukturkommission, som barsler med sit udspil på området primo/medio oktober dette år, hvorfor Dansk Folkeparti afventer Infrastrukturkommissionens udmelding desangående.

Dansk Folkeparti er endvidere skeptisk over for at etablere nye stationer mellem Odense og Nyborg og er af den opfattelse, at dette vil påvirke kapaciteten på den tæt trafikerede strækning ved at indføre flere stop undervejs.

Med hensyn til den miljømæssige del af beslutningsforslaget bekræfter Dansk Folkeparti, at jernbanedrift, under forudsætning af at det fornødne passager- og godsunderlag er til stede, er en mere miljøvenlig transportform end vejgodstransport. Men igen, intet er statisk, og udviklingen af miljørigtige motorer inden for vejgodstransporterhvervets kørende materiel er i en rivende og positiv udvikling.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte beslutningsforslaget.

Og så drejer det sig om B 137:

Dansk Folkeparti erkender, at der på sigt vil være et kapacitetsmæssigt behov, herunder ved eventuel indførelse af højhastighedstog, for nyanlæg af et tredje og fjerde jernbanespor fra Odense til Lillebæltsbroen og fra Lillebæltsbroen og Snoghøj til Fredericia parallelt med den nuværende linjeføring. Dansk Folkeparti gør dog i denne forbindelse opmærksom på, at sådanne nyanlæg medfører betragtelige investeringer, hvorfor grundlaget for en sådan beslutning naturligvis skal kædes sammen med nøje strategiske overvejelser om det fremtidige ambitionsniveau for de fremtidige jernbanemæssige infrastrukturelle investeringer.

Dansk Folkeparti afventer således Infrastrukturkommissionens udmelding på området og kan ikke støtte forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Det ser ikke ud til, at der er spørgsmål. Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Johs. Poulsen.

Johs. Poulsen (RV):

Det Radikale Venstre har noteret sig, at formålet med begge forslagene er at igangsætte en undersøgelse af mulighederne for at opgradere de nævnte strækninger. Vi finder det relevant, at man for begge strækninger nærmere får undersøgt mulighederne for at udvide kapaciteten. Som det allerede er sagt af mange ordførere, er det strækninger, som er meget belastede, og uanset hvordan man vender og drejer det, tror vi, at man i fremtiden kommer til at forholde sig til de strækninger under en eller anden form.

Vi synes dog, som det også er nævnt i debatten, at det måske ikke nødvendigvis er sådan, at det lige præcis er med to spor og lige præcis der, løsningen nødvendigvis er, og derfor synes vi – og det tror vi også på at Enhedslisten måske vil kunne tilkendegive i udvalget efterfølgende – at de, der måtte skulle undersøge, såfremt vi satte det her i gang, skulle have lidt friere hænder, således at de havde mulighed for at vurdere, hvad der var hensigtsmæssige løsninger i den givne situation.

19.40

Men vi er altså alt andet lige positive over for, at man får undersøgt de her forhold. Det er hovedfærdselsårer, og der er ingen tvivl om, at vi kommer til at forholde os til det under en eller anden form. Om vi griber det an på den ene eller den anden måde, er sådan set ligegyldigt for os, blot vi sikrer, at vi får det bedst mulige grundlag for beslutninger i fremtiden, for der er jo flere

ordførere, der har haft ret i, at det selvfølgelig er meget tunge økonomiske investeringer, der i givet fald er tale om. Det er også derfor, vi ønsker en større frihed i undersøgelsesfasen end den, der måske sådan meget præcist er defineret her.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF er vi tilfredse med, at Enhedslisten jævnlige minder os om, at det er en god ting at diskutere jernbane.

Her foreslås en undersøgelse – nu tager jeg forslagene sammen – af strækningen over Fyn. Når vi ser på det og kigger på de steder, hvor der er flaskehalse på jernbanen på hovedstrækningen, så er det klart, at vi først kigger på København. Dernæst ville jeg sige, at vi kigger på dobbeltsporet i Sønderjylland, som vi snakkede om i sidste uge, og til København, som er det femte spor, eller en nybygningsløsning – hvor SF godt vil have den løsning med mest kapacitet, nemlig nybygningsløsningen. Den ligger, vil jeg sige, naturligvis først, og den er også inde i en planlægningsfase.

Når vi så skal gå videre ud og undersøge, hvor der er behov, og se på infrastrukturen, er vi i SF da tilhængere af, at man laver store undersøgelser og ser tingene i sammenhæng. Vi er bare også opmærksomme på, at den måde, man ser og prioriterer trafikpolitik på, er der rigtig meget politik i. Så hvis man vil lægge meget vægt på jernbane, skal det jo ikke være en passiv strategianalyse, man laver.

Vi vil pege på en strategianalyse, hvor man lægger stor vægt på at udvikle jernbanen både for persontransport og godstransport. Det ville gøre, at jeg selv før en stor strategianalyse ville sige: Jamen hovedstrækningen i Danmark skal vi under alle omstændigheder opgradere. Derfor vil vi også være med på at lave en undersøgelse – og det er jo en undersøgelse, vi snakker om – af denne strækning, vel vidende altså, at der i hvert fald er et par steder, som åbenlyst kommer først.

Man kan i øvrigt diskutere: Hvis man nu opgraderer her, har opgraderet Ringsted-København og har fået det sønderjyske dobbeltspor på, hvad så med Korsør-Ringsted? Så bliver der et eller andet der også. Men det er klart, at hovedsporet, der fra Fyn går i to retninger i Jylland og til København, er en hovedstrækning. Og når

vi snakker trafik, er der ingen tvivl om, at den skal prioriteres højt.

Så der er ikke noget forgjort i at sætte en undersøgelse i gang på nuværende tidspunkt. Ting tager tid. Det er jo lidt ærgerligt, at løsningen Ringsted-København er sendt til hjørnespark, fordi ja, var det Venstre, der ikke helt kunne bestemme sig, så det kom til at stå uafgjort.

I øvrigt fungerer trafikpolitikken også sådan, at man ikke tæller stemmerne i Folketinget. Havde vi gjort det og inddraget alle parter, havde vi nok stået og peget på nybygningsløsningen nu. Så jeg kan opfordre ministeren til at kigge sig lidt mere omkring, når der skal laves aftaler. Det kunne være gavnligt nogle gange.

Jeg kan sige, at SF også har lavet en investeringsplan, hvor vi har afsat 10 mia. kr. ekstraordinært til opgradering af banestrukturen, så vi er forberedt på og gearet til, at der kan ske noget på det her område.

Det sidste, jeg skal sige, er, at det er meget vigtigt, som vi står nu, at få plads til godstransport. Godstransporten vil jo også køre på hovedstrækningen, specielt når vi står i den situation, at der nu etableres forsøg med modulvogne. Det har en miljøfordel i forhold til almindelige lastvogne, men den miljøfordel får vi kun, hvis godstransporten i det mindste beholder markedsandelen. Uden at den bliver udvidet, er det næsten for fjollet. Så vi skal hæge om godstransporten og sørge for, at den virkelig får plads. Det får den gennem hovedlinjen.

Kl. 19.45

SF støtter, at vi går i gang med det her.

Rune Lund (EL):

Jeg kan tilslutte mig hr. Poul Henrik Hedeboes sidste betragtninger om, hvordan trafikpolitik bliver besluttet i det her Folketing. Der er jo sket det meget mærkelige, at beslutningerne ikke bliver taget her i Folketingssalen, men er rykket over til transport- og energiministerens kontor. Der bliver det hele så aftalt, og når tingene kommer i Folketingssalen, er de klart af. Det er jeg ret sikker på at en ny regering efter et kommende valg vil gøre anderledes og mere demokratisk, så vi kan få de trafikpolitiske diskussioner ud af ministerkontorerne og ind i Folketingssalen, hvilket er en meget mere åben og demokratisk måde at diskutere de her ting på.

Det her forslag er ikke et forslag om en hvilken som helst strækning, men netop hovedstrækningen og netop den del af hovedstrækningen, som går over Fyn til og med Fredericia.

Det er en strækning, som er udsat for store kapacitetsproblemer, og som man, uanset hvordan man vender og drejer det, bliver nødt til at gøre noget ved i de kommende år, hvor vi vil se stigende trafikmængder, og hvor alternativet vil blive udbygning af flere og forurenende motorveje, hvis ikke man gør noget ved jernbanenetet.

Samtidig er det også et forslag, som vil forbedre forholdene for passagererne både på landsplan, i og med at det er hovedstrækningen, man opgraderer, og på selve Fyn, hvor der er en lang række stationer, som vil få bedre togbetjening. Der vil blive mulighed for at genåbne stationer, bl.a. de to stationer Langeskov og Ullerslev, som ligger mellem Odense og Nyborg.

Men selve det at investere i jernbaner har også i høj grad noget at gøre med de klimaforandringer, som i høj grad er kommet på både den danske og den internationale politiske dagsorden. Her er det en god idé at tage udgangspunkt i nogle af de rapporter, som har været fremlagt. Det startede med Sternrapporten fra efteråret 2006. Siden er FN's klimapanel fulgt efter med flere rapporter.

Det, som er utrolig alarmerende, er, at hvis ikke vi gør noget inden for en meget kort årrække, 13-15 år, vil vi se temperaturstigninger i 2035 på 2 grader. Og i et lidt længere perspektiv vil der være 50 pct.s sandsynlighed for, at temperaturerne stiger med 5 grader i alt. Så kan man jo tænke: 5 grader, det er da ikke så meget, det betyder jo ikke noget. Men man skal bare være klar over, at det er den temperaturstigning, der faktisk generelt set har været fra den sidste istid og frem til i dag.

Det er altså ikke bare for sjov, der bliver diskuteret klimaforandringer. Det er alvor, og det er specielt alvor, fordi klimaforandringerne rammer hårdt med tørke og mere voldsomt vejr. Og de, som bliver ramt mest, er de fattigste egne på jorden, de fattigste mennesker, oven i købet de mennesker, som har bidraget mindst til klimaforandringerne her på kloden.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres på mange måder, og en af de måder, det kan gøres på, er via investeringer i en mere miljøvenlig og også for passagererne bedre kollektiv transport. Der bør derfor helt klart være en bedre sammenhæng mellem transportpolitik og energipolitik, end der er i dag.

Man kan egentlig undre sig over, at den ikke har været bedre, i og med at det jo faktisk er sådan, at der findes et Transport- og Energimini-

sterium, men det er helt klart et ministerium, hvor der er fokuseret mere på transport, end der er på energi. Det har i hvert fald ikke givet sig specielt store udslag i, at man for alvor tænker i mere miljøvenlig og energirigtige transportformer. Tværtimod er det stadig sådan, at asfalt er det, som man primært tænker på, hver eneste gang der skal løses et trafikpolitisk problem. Så gør man, som man plejer, og som man har gjort i mange år. Så tænker man: Hvor kan vi lægge den næste motorvej? Det vil sige, at når der er et problem, så tænker man i asfalt.

Det, der i virkeligheden er brug for, er en helt anden måde at tænke trafikpolitikken på, nemlig hvordan vi kan investere i alle mulige andre trafikløsninger end bare at bygge nogle nye motorveje, som genererer mere biltrafik, som genererer mere forurening og dermed også flere klimaforandringer. Det er selvfølgelig også i den forbindelse, at de her forslag skal ses. Det er et forsøg på at rejse en anden trafikpolitisk debat end den, der har været kørende i mange år herinde i Folketinget.

Kl. 19.50

Det, som ligger i forslaget, er, at man undersøger anlæggelse af et dobbeltspor, et ekstra dobbeltspor. Men det skal da ikke være nogen hemmelighed, at vi godt kan acceptere, at man f.eks. starter med at undersøge bare et enkelt nyt spor, så det samlet set bliver en tresporet løsning hen over Fyn. En tresporet løsning vil da alt andet lige være meget bedre end udelukkende den nuværende tosporsløsning, hvor der er de store kapacitetsproblemer, som der er. Så det er i hvert fald ikke det, som skal afholde folk fra at stemme for det her.

Det ligger faktisk også i forslaget, at man kan vælge discountløsningen, eller hvordan det nu er formuleret i forslaget, kun at undersøge selve tredjesporet. Jeg synes dog, det er mere fornuftigt, at man faktisk går hele vejen rundt og også ser på, hvilke kapacitetsudvidelser man kan få ved at få ikke bare en tresporet, men samlet set en firsporet løsning hele vejen.

Det, som også er vigtigt i forhold til de her ting, er, at hvis vi ser på, hvad det koster at udvide jernbanekapaciteten her, så er det – nu skal man passe på med at omtale milliarder som små penge – et antal milliarder, der kan tælles på cirka en hånd.

Hvis vi sammenligner den kapacitetsudvidelse af jernbanetrafikken, som man kan få, hvis man investerer i mere jernbane hen over Fyn kombineret med det andet forslag, som Enheds-

listen har fremsat, om en sønderjysk jernbaneløsning, B 115, så snakker vi om en investering, der samlet set ligger på cirka en tiendedel af, hvad det vil koste at bygge en ny Femern Bæltbro.

En Femern Bæltbro kan hurtigt komme til at koste 40-60 mia. kr., en investering, som ifølge prognoserne skal bære omkring 9.000 biler i døgnet. 9.000 biler i døgnet er, hvad der kører på en større kommunevej, og jeg tænker i mit stille sind, hvem der mon kunne finde på at investere mellem 40 og 60 mia. kr. i en større kommunevej. Det er i hvert fald ikke Enhedslisten. Med investeringer i den størrelsesorden ville man kunne få langt mere ud af at investere i andre, i samfundsøkonomisk henseende og i økonomisk henseende mere fornuftige projekter.

Det er faktisk sådan med hensyn til den helt konkrete strækning, at specielt jernbanekapaciteten mellem Odense og Middelfart er meget belastet, og den vil være opbrugt inden for en overskuelig årrække. Det vil især være mærkbart, når DSB inden for forhåbentlig kort tid iværksætter planen »Gode Tog til Alle« med de nye IC4-tog. Hertil kommer, at presset på motorvejene og vejtrafikkens energiforbrug har nået sådan et niveau, at der skal tages en række politiske initiativer for at få den nødvendige omladning fra vej til bane. Skal skinnekapaciteten øges og skal betjeningen af de små stationer forbedres, er en udvidelse af kapaciteten simpelt hen nødvendig.

I den forbindelse vil jeg gerne i forhold til det, som Dansk Folkepartis ordfører sagde, nævne, at det ikke er sådan, at man ikke kan lave den ene bane uden at lave den anden. Det giver faktisk mening, hvis man endelig skal vælge, at tage strækningen fra Odense til Fredericia først, for det er der, der er de største kapacitetsproblemer, og så kan man vælge at udbygge banen på Østfyn efterfølgende. Det vil helt klart umiddelbart være den mest logiske måde at gribe tingene an på, for det er på Vestfyn, der er de helt store kapacitetsmæssige problemer.

Til sidst vil jeg sige bare som afslutning, at det, som er vigtigt i den her debat, er, at vi får diskussionen om jernbanernes rolle i det samlede trafikbillede langt mere på banen. Det, som man har hørt meget fra regeringspartierne og Dansk Folkepartis side i den her diskussion, er, at nu skal vi vente og se, hvad der sker med Infrastrukturkommissionen.

Det, man ligesom fornemmer her, er, at Infrastrukturkommissionen er blevet den nye sylte-

krukke, som man kan hive frem, når der kommer gode og positive forslag her i Folketinget om at undersøge mulighederne for at udvide jernbanekapaciteten på strækninger, der uanset, hvad der kommer til at ske i fremtiden, er strækninger, hvor der opstår kapacitetsproblemer. Uanset hvad er det strækninger, hvor det vil tage tid, fra man vælger at undersøge det, til man laver nærmere analyser, til man laver en projektering omkring linjeføringen, til man ender med at lave en ren projekteringslov, hvor man beslutter jernbanen, og til man så vælger at igangsætte projektet. Så er der gået utrolig mange år.

Kl. 19.55

Derfor er det vigtigt at komme i gang allerede nu, og man kan lige så godt starte med det samme, for det er strækninger, som alt andet lige vil være strækninger, hvor man vil blive nødt til at kigge på at udvide kapaciteten i de kommende år.

Men diskussionen er i hvert fald ikke slut for Enhedslistens vedkommende. Vi har nu fremsat forslag om en sønderjysk jernbanepakke, en fynsk jernbanepakke til og med Fredericia, som der ligger i de her to forslag, B 136 og B 137, men for at vi kan få rejst jernbanediskussionen endnu mere, kan jeg da i hvert fald love Folketinget, at der også i det nye folketingsår vil komme flere jernbaneforslag fra Enhedslisten, som kan rejse diskussionen her i Folketinget omkring jernbaner.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil også gerne, som sidst da vi diskuterede de sønderjyske baner, kvittere for ihærdigheden fra Enhedslistens side. Jeg hørte ordføreren sådan næsten lægge det ud, som om der kun blev tænkt i asfalt i trafikinvesteringsplanen, som regeringens sammen med Dansk Folkeparti og De Radikale har stået for her de seneste år, så derfor vil jeg bare spørge, om Enhedslistens ordfører ikke er enig med mig i, at der i de aftaler, der er indgået i de seneste år på trafikområdet, faktisk er aftalt historisk store investeringer netop til jernbanen, Metrocityring og andre store jernbaneprojekter.

Er Enhedslistens ordfører ikke enig i, at det er historisk store beløb, der netop bliver investeret i disse år i forhold til, hvad der tidligere er investeret?

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg er enig i fakta, forstået på den måde, at der er blevet afsat milliarder til at genoprette skinnebanerne til det niveau, de burde have været genoprettet til for mange, mange år siden. Så man kan sige, at det efterslæb, der har været – og Enhedslisten har i årevis råbt op om, at der har været et efterslæb, og at man ville komme ud i nogle problemer – har man nu taget hånd om.

Samtidig er det rigtigt, at der ligger planer om at investere i nye signalsystemer. Det er også positivt.

Med hensyn til Metrocityringen er det jo Enhedslistens opfattelse, at det er en investering til rigtig mange milliarder, 15, 17, 21 milliarder, det kan ende på mange beløb, som er en dårlig investering samfundsøkonomisk set. Det er en investering på utrolig mange milliarder, som maks. vil flytte omkring 1 pct. af bilisterne. De penge kunne have været brugt meget mere fornuftigt på andre investeringer. Man skulle hellere have investeret i fødelinjer i første omgang, altså f.eks. letbaneløsninger, som kunne bringe flere folk ind til byen, før man investerede i en Metrocityring. Det er altså den forkerte vej, man er gået.

Men det ændrer ikke ved, at det er et grundlæggende problem i det her land, har været det i årevis og stadig væk er det, at det første, man tænker på, er: Lad os finde en trafikløsning, der handler om, at vi skal bygge noget mere motorvej. Det er den grundlæggende måde at tænke på, og det er den, der kræver ...

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er tiden udløbet. Det er Jacob Jensens sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil da gerne takke for, at Enhedslisten også har indset, at der faktisk bliver investeret historisk mange penge i de her år i netop jernbanen og den kollektive trafik. Jeg synes, det er fint, at man også der har kunnet se det.

Så lyttede jeg mig til i svaret, at der også fra Enhedslistens side bliver tænkt i prioritering. Altså, det her med Metrocityring var Enhedslisten ikke meget for, man kunne bruge pengene anderledes. Derfor vil jeg godt spørge i forbindelse med den her pakke og i forbindelse med andre pakker, som Enhedslisten har fremlagt, om man der har tænkt sammenhæng, altså en

prioritering. Hvad ønsker Enhedslisten allerhøjest, og hvad ønsker man næstmest? Har man tænkt den sammenhæng i effekterne fra det ene projekt til det næste?

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Ja. Det første og det vigtigste projekt, kan man sige, er et femte spor og/eller en ny jernbane nede omkring Køge og Ringsted. Derefter kommer strækningen hen over Fyn og forøgelse af jernbanekapaciteten i Sønderjylland. Det skal også ses som alternativ til Femernforbindelsen, som er en meget, meget dyr og meget, meget fejlagtig miljøinvestering. Det er utrolig mange milliarder til utrolig få biler og penge, som man kunne bruge et helt andet sted.

Så pengene kunne man hente fra Femernforbindelsen. Man kunne også hente dem fra Metrocityringen til at finansiere letbaner i Københavnsområdet som en start i stedet for. Og så er der 4 mia. kr., som jo ligger lige til at blive samlet op i forhold til den motorvej, som faktisk alle andre partier end Enhedslisten nok ender med at stemme for i form af kombilinjen ved Silkeborg. Den vil koste 4 mia. kr.

4 mia. kr. er nogenlunde, hvad den her jernbanepakke hen over Fyn vil koste, og den tværer altså ikke lige igennem en fredet Gudenådalovre ved Silkeborg.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at de to forslag til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Op-hold*). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 8. maj 2007 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 20.00
