

Det er alt sammen noget, som vi synes det var værd at tage op i en grundig og seriøs diskussion, men i forhold til dette lille forsøg på at lappe på de værste skader, som EU har påført færgetrafikken i Danmark, kan vi sige, at vi vil stemme for forslaget.

Kl. 16:47

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ministeren.

Kl. 16:47

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg vil gerne takke for de positive tilkendegivelser til lovforslaget og også sige tak for rosen til ministeriet, som jo har ydet en meget stor indsats i den her sag.

Jeg skal ikke forlænge debatten yderligere, da mange ordførere har været inde på, hvad det her lovforslag handler om, men blot sige, at det glæder mig, at så mange – jeg tror, det er samtlige partier – har bakket op om forslaget om ændringen af færgefartsloven, således at vi kan få et mere klart lovgrundlag end i dag, og således at færgefartsloven nu kan bringes i overensstemmelse med cabotageejladsforordningen.

Lovforslaget skal jo også, som det er nævnt af flere, ses som led i et forlig med Kommissionen, med henblik på at Kommissionen undlader at videreføre en traktatkrænkelsessag, der startede helt tilbage i 1998, og det er glædeligt, at det nu bliver muligt at afslutte den sag med et, synes jeg, godt dansk resultat.

Kl. 16:48

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ministeren.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 75: Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af andet jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals samt udbygning af kombifaciliteterne på havnene i Frederikshavn, Hirtshals og Aalborg.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 25.03.2008).

Kl. 16:49

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 16:49

Transportministeren (Carina Christensen):

Enhedslisten har efterhånden fremsat en hel stribe beslutningsforslag om undersøgelser af banestrækninger, kapacitetsforbedringer, genåbning af stationer osv. Det er ikke mange dage siden, vi diskuterede Enhedslistens forslag om forbedringer og opgradering af den østjyske længdebane, og denne gang er turen så kommet til Nordjylland.

I lighed med Enhedslistens tidligere beslutningsforslag om kostbare opgraderinger af banenettet rundt om i landet savner jeg også i dette forslag anvisning af finansieringen. Regeringen prioriterer forbedringer af jernbanetrafikken, men vi er nødt til at se på, hvordan vi får mest for pengene. Derfor skal vi se tingene i et overordnet perspektiv og ikke blot landsdel for landsdel.

Det er stadig uklart for mig, hvordan Enhedslisten vil prioritere deres mange baneforslag: Er det Nordjylland, København-Ringsted, Østjylland eller Ringe-Fåborg-banen, som de helst vil have? Frem for at tage stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig – det, som kendetegner Enhedslistens forslag – lægger regeringen vægt på, at trafikinvesteringerne afvejes og indprioriteres i en større sammenhæng. Det arbejde er vi i fuld gang med i forbindelse med forberedelserne af en ny investeringsplan, som vi fremlægger inden udgangen af 2008.

Jeg har i øvrigt ikke yderligere at tilføje til de mange tidligere beslutningsforslag, og jeg vil derfor foreslå, at også dette beslutningsforslag afvises.

Kl. 16:50

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ministeren og beder hende om at blive stående, indtil medlemmerne har kunnet

stille deres spørgsmål og komme med korte bemærkninger.

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 16:51

Per Clausen (EL):

Ministeren har jo ret i, at der godt kunne tegne sig et mønster af Enhedslistens mange forslag – også et prioriteringsmønster – for man har jo i hvert fald ikke set nogen forslag fra Enhedslisten om udbygning af motorveje. Det er det ene, man kan sige.

Det andet, som jeg i grunden vil spørge transportministeren om – og det er, fordi risikoen ved, at man bare diskuterer det hele i en stor helhed, kan være, at der somme tider er nogle ting, der så ikke bliver drøftet, men som er vigtige – er, om hun ikke mener, at det er en vigtig opgave også at sikre, at der på skinnerne fra Hirtshals og Frederikshavn og sydpå er plads til gods-transport, så vi ikke risikerer, at alt, hvad der er nord for Fredericia, fuldstændig afkobles i forhold til at sikre, at gods også kan transporteres via bane?

Kl. 16:52

Første næstformand (Svend Auken):

Ministeren.

Kl. 16:52

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg vil sige, at jeg er meget enig i, at vi skal oprioritere den kollektive trafik, og at vi skal sørge for, at vi har et godt jernbanenet, som fungerer, både når det gælder transport af personer, og når det gælder transport af gods. Så er jeg også meget enig i, at vi selvfølgelig skal rundt i hele landet og høre, hvilke behov der er.

Nu nedsatte vi jo Infrastrukturkommissionen, som skulle kigge på behovene for investeringer i den fysiske infrastruktur frem til 2030, og den er kommet med et rigtig godt bud på, hvor den mener vi skal investere, både når det gælder banenettet, og når det gælder vejnettet.

Derudover tager jeg de næste par uger rundt i hele landet. Jeg kommer også til Nordjylland om ganske kort tid for at høre, hvad man ude lokalt måtte have af ønsker, og også hvad de måtte mene der eventuelt måtte være af mangler i kommissionens rapport. Det har vi så mulighed for at tage med i det videre arbejde og i de overvejelser og ikke mindst prioriteringer, vi skal foretage til efteråret, når vi skal komme med vores investeringsplan. Jeg kan ikke sige nu, hvilke behov der konkret vil være i Nordjylland, men blot sige, at vi lytter til dem i Nordjylland, og at vi også ser på bane- og på godsområdet.

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Per Clausen.

Kl. 16:52

Kl. 16:52

Per Clausen (EL):

Jeg skal give ministeren det råd, at når hun kommer til Nordjylland, skal hun være klar over, at når de begynder at fable om den tredje Limfjordsforbindelse, så taler de ikke på en stor del af nordjydernes vegne. Men det er jeg sikker på at man også vil finde anledning til at demonstrere over for ministeren.

Det, som er pointen i mit spørgsmål her, er, om ministeren ikke synes, at vi i Danmark også har en forpligtelse til at sikre, at der er transportkanaler for gods. Der har jeg jo godt set, at ifølge den plan, man har nu, går forbindelsen enten over Femern eller også over Fyn og så til Fredericia og sydpå, for det hele er bare noget, der skal fra Sverige og sydpå. Mener ministeren ikke også, at det kunne være relevant at interessere sig for, at der var nogle forbindelser, som var effektive, i tilknytning til den meget omfattende skibs- og færgetransport, som der er til både Hirtshals og Frederikshavn?

Kl. 16:53

Første næstformand (Svend Auken):

Ministeren.

Kl. 16:53

Transportministeren (Carina Christensen):

Jo, det er jeg sådan set enig i. Jeg synes, det er vigtigt, at vi har et effektivt banenet i hele landet, og også at vi sikrer en god opkobling til de havne, som vi har mange steder. Der er jo bl.a. Århus havn, som er en stor havn, og også længe-re oppe i Nordjylland kan der være behov. Det er også derfor, vi nu tager rundt i hele landet og indgår i en dialog og lytter til, hvilke behov og ønsker man siger man har rundtomkring. Jeg vil gerne understrege, at det i sidste ende handler om en prioritering, og at vi i første omgang kommer til at bruge pengene dér, hvor behovet er størst. Det kan godt være, at det er i Nordjylland, men det er der slet ikke taget stilling til endnu. Det er jo netop den øvelse, vi skal lave til efteråret.

Så glæder jeg mig da til mødet i Nordjylland, hvor der så kommer nogle og demonstrerer et eller andet for mig. Det vil jeg da se frem til.

Kl. 16:54

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Pia Olsen Dyhr for en kort bemærkning.

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er glad for, at ministeren lægger vægt på en overordnet prioritering af investeringerne i den kollektive trafik i Danmark, og jeg fornemmer også, at ministeren siger, at det, man vil prioritere, er forbindelsen mellem de store stræk i Danmark og pendlertrafikken i Trekantområdet og Københavnsområdet.

Men der kan jo være problemer enkelte steder, f.eks. i forbindelse med storbyerne, hvor man også skal kigge på pendlertrafikken. Det kunne f.eks. være omkring Aalborg. Der indeholder Enhedslistens forslag jo enkelte elementer, som godt kunne bevirke en forbedring af pendlertrafikken i Aalborg. Det kunne f.eks. være mellem lufthavnen og Aalborgs centrum. Vil ministeren kigge på nogle af de her elementer i forbindelse med Infrastrukturkommissionens plan? Vi vil i hvert fald være positivt indstillet over for det, om end vi er enige med ministeren i, at det skal indgå i en samlet prioriteringsplan.

Kl. 16:54

fik rundtomkring i landet. Vi synes altid, at det er dejligt at diskutere den kollektive trafik, og nu er vi så nået til det nordjyske, hvor der bliver foreslået forskellige projekter: jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals og udbygning af kombifaciliteter på havnene i Frederikshavn, Hirtshals og Aalborg.

Det giver mig sådan set anledning til at sige, at fra regeringens side prioriterer man faktisk den kollektive trafik, herunder jernbanetrafikken, højt. Det har statsministeren lagt vægt på, det har miljøministeren lagt vægt på, og det har transportministeren – senest her fra talerstolen for et øjeblik siden – selvfølgelig også lagt vægt på. Og det glæder mig.

Der er jo også fra regeringens side, sammen med flere andre partier her i Folketinget, lavet massive investeringsplaner for den kollektive trafik, bl.a. Metrocityringen i København. Nu bliver der lavet en VVM-undersøgelse af den stærkt trafikerede jernbanestrækning mellem Ringsted og København. Og der er selvfølgelig en stor genopretningsplan for jernbanen i det meste af landet. Det synes vi fra Venstres side er rigtig.

Første næstformand (Svend Auken):
Ministeren.

Kl. 16:55

Transportministeren (Carina Christensen):

Man skal jo passe på med at garantere noget, men jeg kan garantere, at vi vil kigge på alle gode forslag, der kommer frem, og også de forslag, der er kommet fra Enhedslisten. For uanset at jeg mener, at det her beslutningsforslag skal afvises, fordi timingen ikke er den helt rigtige, så vil jeg gerne anerkende, at man i Enhedslisten har gjort et grundigt stykke arbejde, at man har været inde og analysere i dette tilfælde Nordjylland, og at man nærmest har været hele landet rundt og analysere de lokale behov, der er. Det er da relevant, at vi kigger på de forslag, der nu er kommet frem, og også dem i dette beslutningsforslag.

Igen vil jeg sige, at jeg tager til Nordjylland og lytter til de lokale, og så indgår det i en større prioritering i den sidste ende.

Kl. 16:55

Kl. 16:56

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ministeren. Så går vi over til ordførerrækken, og den første ordfører er hr. Jacob Jensen.

Kl. 16:56

(Ordfører)

Jacob Jensen (V):

Som ministeren var inde på, er det her et i en række af Enhedslistens forslag om jernbanetra-

Jeg savner også – ligesom ministeren – en prioriteringsliste fra Enhedslisten. Det er ikke nogen hemmelighed, og det har jeg også sagt ved tidligere lejligheder, når vi har diskuteret de her forslag. Altså en prioritering af hvilke områder og hvilke projekter, som Enhedslisten synes man skal starte med. Jeg ved godt, at det måske ligger Enhedslisten lidt fjernt, men det er alligevel trods alt sådan, at vi ikke har uanede ressourcer til rådighed. Og så er det vel meget smart, at man under alle omstændigheder i hvert fald lige siger, hvor det er, vi skal starte – så vi ikke pludseligt står i en situation, hvor vi er nået et stykke ned ad listen og ikke har flere ressourcer, fordi vi har lavet nogle projekter, som vi måske skulle have udført i en anden rækkefølge. Det synes vi ville være uheldigt, og derfor er vi fra Venstres side også glade for, at vi faktisk nu har et utroligt godt grundlag fra Infrastrukturkommissionen at tage udgangspunkt i. Og så skal vi jo have en forhandling og en drøftelse her i Folketinget, hvilket jo skal munde ud i en større samlet investeringsplan til efteråret. Det anerkender vi, og fra Venstres side kaster vi os med fuld skrue ind i det arbejde.

Så det er jo ikke nogen overraskelse, at vi ikke kan støtte forslaget, som det foreligger her.

Kl. 16:58

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ordføreren om at blive stående. Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 16:58

Per Clausen (EL):

Jeg tror sådan set, at man i Nordjylland ikke er i tvivl om, at Enhedslisten er i stand til at prioritere. Det, som vi jo gør med det her forslag, er, at vi en række steder i landet konkret påviser, at det er jernbaneløsninger, der skal til – og ikke de vej- og motorvejsprojekter, som også indgår i debatten. Det er sådan en vigtig prioritering – og så har hr. Jacob Jensen jo ret i, at de forskellige baneprojekter selvfølgelig ikke alle sammen kan sættes i værk samtidig. Det er vi da helt indstillet på at indgå i en drøftelse af på et senere tidspunkt.

Jeg vil bare spørge hr. Jacob Jensen, om han ikke er enig i, at der er behov for at tage stilling til en grundlæggende prioritering af, hvad det er, der er vores første valg, når vi finder løsninger. Er det kollektiv trafik? Togløsninger? Eller er det privatbilismen?

Det er klart, at der findes dele af landet – enkeltdele af Danmark – hvor vi ikke har foreslået at der skulle være skinner, og hvor man selvfølgelig bliver nødt til at finde nogle billøsninger af den ene eller anden art.

Kl. 16:59

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 16:59

Jacob Jensen (V):

Det er jeg sådan set ikke uenig i. Man skal jo selvfølgelig kigge på, hvor man får de rigtige løsninger, og på hvilken måde man nu gør det. Det er klart, at der er steder i landet, hvor det ikke giver mening at udbygge en kollektiv trafik voldsomt. Uden at jeg vil foregribe resultaterne af de forhandlinger, vi nu skal i gang med, kunne man da forestille sig, at netop den kollektive trafik virker bedst i de områder, hvor der er mange mennesker, mens det er mere individuelle løsninger, der skal til i de områder, hvor der bor knap så mange mennesker. Det tror jeg egentlig at hr. Per Clausen vil give mig ret i – og det fornemmede jeg også på spørgsmålet. Så jeg er ikke uenig.

Men jeg vil stadig væk gerne understrege, at vi fra Venstres side ikke vil gå ind og sige, at vi kun vil lave den ene løsning, altså jernbaneløsningen, eller kun lave vejløsningen. Vi vil sådan set godt gøre begge dele, men det skal selvfølgelig

lig gøres ud fra en samlet prioritering, og det skal gøres ud fra de geografiske hensyn og de muligheder, som der er rundtomkring i landet. For der skal ikke være ens løsninger i hele landet – der skal være tilpassede løsninger efter de forhold, der nu gælder.

Kl. 17:00

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 17:00

Per Clausen (EL):

Jeg tror såmænd også nok, at vi, når vi kommer til den konkrete prioritering, skal kunne finde anledning til at se lidt forskelligt på tingene fra Venstres og Enhedslistens side – selv om jeg anerkender, at der har været en meget klar udvikling i Venstres synspunkter i de seneste måneder. Og det er jo kun godt og meget tilfredsstillende.

Men, det jeg gerne vil sige til hr. Jacob Jensen, er, at hvis man ser på Infrastrukturkommissionens rapport, er der jo tale om nogle ganske bestemte steder, hvor der skal ske noget – det er der, hvor trængselsproblemet er størst. Det er også rigtigt, at der jo skal ske noget. Det er jeg helt om på.

Men hvis man f.eks. snakker om godstransport, handler det vel om at se det i et landsdækkende – i virkeligheden i et europæisk – perspektiv, og det vil sige, at man også skal lægge godt kunne spørge om der lige er det store akutte behov. Men det er der måske, hvis de skal passes ind i en større strategi. Desuden er der jo også, som SF's ordfører, fru Pia Olsen, nævnte før, konkrete forhold omkring nogle større byer, som ikke er med i den store plan, men hvor der er brug for at gøre en særlig indsats.

Kl. 17:01

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 17:01

Jacob Jensen (V):

Det synes jeg er rigtigt, at man netop også kan tage gods og dermed eksportmulighederne med i betragtning, når man laver sin prioriteringsliste ud fra de her vurderinger.

Jeg noterer mig også, at Infrastrukturkommissionen faktisk tænker på havnefaciliteter, og det er også noget af det, der indgår her i forslaget. Man prøver at kigge på, om man kan udnytte havnefaciliteterne og dermed adgangsvejene til havnene, hvad angår både vej og jernbanen. Det er selvfølgelig nogle elementer, man skal

tage med i forhold til den effekt, som det samlet set vil få at foretage investeringer i infrastrukturen, men det er netop det, vi på baggrund af kommissionens rapport skal i gang med at kigge på: Hvor får vi den største effekt i forhold til både privatbilisme og privattransport i det hele taget og selvfølgelig også i forhold til erhvervstransport og godstransport?

Det er jo sådan, at hvis man investerer der, hvor man som udgangspunkt får det største afkast samfundsmæssigt, betyder det også, at vi får nogle midler på sigt, som vi så igen kan investere i yderligere projekter. Så sådan hænger tingene sammen. Hvis man bruger pengene der, hvor der ikke er så stor effekt og måske oven i købet et negativt afkast, jamen så har vi ikke yderligere penge på den længere bane.

Så derfor synes vi, at det igen er fornuftigt, at vi prioriterer i forhold til samfundsökonomien og i øvrigt, hvor behovet er.

Kl. 17:03

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 17:03

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Først vil jeg gerne starte med at rose Enhedslisten – som ellers ser ud, som om de er på vej ud af salen, men det håber jeg ikke, nej, godt – for at have så stærk en opmærksomhed på forbedringer af den kollektive trafik. Som vi så tidligt som her i januar fik demonstreret i forbindelse med den store rapport om fremtidens trafikinvesteringer, er behovene store, ikke mindst hvad angår jernbanetrafikken.

Infrastrukturkommissionen havde ikke til formål at prioritere, men overlod det til os politikere. I hverdagen oplever togpassagererne daglige forsinkelser på grund af jernbanenettets dårlige standard, hertil kommer, at regeringen med omhu har tøvet voldsomt og ladet problemerne i togtrafikken vokse.

For nylig har statsrevisorerne fastslået, at Transportministeriet for det første ikke har haft overblik over økonomien i genopretningen af jernbanen og for det andet mangler viden om, hvor dårlig jernbanenettets reelle standard i virkeligheden er. Statsrevisoratet påpeger, at ministeriets opgørelse viser, at vedligeholdelseefterslæbet er steget fra 150 mio. kr. til 297 mio. kr. sidste år.

Socialdemokraterne er naturligvis klar til at investere i hele den danske infrastruktur, så de rejsende får et fornuftigt alternativ i den kollektive trafik.

Socialdemokraterne mener, at der med det samme skal sættes ind over for transportsektorens CO₂-udledning, og man håber derfor, at regeringen hen ad vejen er villig til at samarbejde om de nødvendige politiske tiltag. Ikke mindst har miljøministeren jo for nylig bekendtgjort, at han ikke længere er tilhænger af det, han i sine yngre år selv kaldte en asfaltdoktrin; han har med andre ord sat både bilen og traktoren til side.

Det grundlæggende problem synes dog at være, at regeringen i sin 2015-plan ikke har afsat tilstrækkelige midler til at udbygge Danmarks jernbaner.

Der er heldigvis også meget fokus på at flytte gods fra vej til bane, og ikke mindst kan den grænseoverskridende godstransport med fordel flyttes til skinner. Derfor er det en glimrende idé at få etableret kombiterminaler i landets havne, som det foreslås i det fremsatte beslutningsforslag.

På samme måde som det skal være let for passagerer at skifte fra cykel eller bil til bus og tog, så skal det også være let at flytte godset fra en transportform til en anden. Godstransport på skinner er dog ikke noget, vi i Danmark alene skal fokusere på. Vi løser ganske enkelt ikke problemet effektivt, uden at hele Europa er med, for ellers vil transporthastigheden på skinner ned gennem Europa desværre være for langsom. Prioriteringen af kombiterminaler vil derfor også indgå i et større perspektiv, der ikke alene omfatter Danmark, men skal ske i tæt samarbejde med vores nabolande.

Vi ser derfor positivt på, at vi får undersøgt mulighederne for udbygningen af jernbanesporene i Nordjylland, men vi vil ikke gå ned i detaljer i øvrigt. Vi mener, at initiativet til en tredje forbindelse skal afklares i selve Nordjylland, men at udbygningen naturligvis også skal omfatte jernbaneforbindelserne. I hvilket omfang der skal oprettes nye stationer på strækningerne, vil vi også gerne vente med at tage stilling til.

Generelt ser vi venligt på Enhedslistens initiativ. Vi ønsker, at der skal falde en overordnet prioriteret plan over forbedringerne af jernbanen, men det må vi så arbejde hen imod.

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

Kl. 17:06

fællesskab vil bruge, men 4,7 mia. kr., vi har afsat til det her område, vel at mærke uden Socialdemokraterne. Kan hr. Kim Christiansen ikke bekræfte det?

Kl. 17:06

Kl. 17:08

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Så skal vi igen behandle et af Enhedslistens forslag. Dette er det tredje ud af, jeg mener, det er fire, der er bebudet i dette forår. Nu har vi været i Sønderjylland, vi har været i det østjyske og nu er vi så i Nordjylland, og lige så vel som de her forslag, hvori man skifter linjeføringer ud, jo stort set er ren og skær genbrug, så er min ordførertale stort set også genbrug, for sympatien for de her forslag om mangler, vi har på skinnenettet, er stadig væk den samme, det skal der ikke herske tvivl om. Det ligger Dansk Folkeparti meget på sinde, at vi får forbedret infrastrukturen. Derfor har vi også modsat Socialdemokraterne og andre været med i et forlig, hvor der er afsat 4,7 mio. kr. til at få udbedret det her frem til år 2014. Så der har vi været inde og gøre noget.

Det her er også noget, der vil have en meget høj prioritet. Lige så vel som da vi talte om Sønderjylland, og da vi talte om den østjyske del af det, så vil også den nordjyske del have høj prioritet for Dansk Folkeparti, når vi til efteråret forhåbentlig skal udmønte regeringens investeringsplan som opfølgning på Infrastrukturkommissionens rapport.

Så der er ikke noget nyt under solen. Jeg synes, det er glimrende og gode tanker, og vi skal sørge for at få udbygget manglerne. Der er et problem på den jyske længdebane, det ved vi, med dobbeltsporet på nogle strækninger, Nordjylland er et af problemerne, og det skal vi have gjort noget ved, men vi vil gerne se det hele i en helhed. Det kommer heller ikke bag på hr. Per Clausen, at vi vil det, og derfor er vi positive over for det her, men vi kan ikke støtte beslutningsforslaget. Vi håber så også, at Enhedslisten til efteråret vil putte nogle af de gode intentioner ind i det videre forløb.

Kl. 17:08

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ordføreren blive stående. Hr. Jacob Jensen for en kort bemærkning.

Kl. 17:08

Jacob Jensen (V):

Jeg tror, det var en talefejl. Jeg tager bare ordet for at få hr. Kim Christiansen til at bekræfte, at det ikke er 4,7 mio. kr., som vi, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og regeringspartierne i

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 17:09

Kim Christiansen (DF):

Det kan jeg godt. Jeg er ikke vant til så store tal, men det er korrekt, at det er 4,7 mia. kr.

Kl. 17:09

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren, og så går vi videre. Den næste ordfører er fru Pia Olsen Dyhr, og efter hende er det fru Henriette Kjær.

Kl. 17:09

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Vi mener i SF, at det er prisværdigt, at Enhedslisten har valgt at sætte så meget fokus på jernbanen og derfor også har bidraget med en masse udspil over hele landet. Desværre bærer Enhedslistens forslag præg af at være lidt af en gavebod, og vi kan derfor i SF være bekymret for, at det skader jernbanediskussionen i stedet for at bidrage konstruktivt til den, og det er ærgerligt. Der mangler enhver form for prioritering og derfor også enhver form for realisme. At Enhedslisten har valgt at dele sine planer for jernbanen op efter geografi – sidste gang var det Østjylland – gør desværre ikke realismen større.

SF har store ambitioner for jernbanen, formentlig også en del større, end regeringen spiller ud med efter sommerferien i forbindelse med Infrastrukturkommissionens investeringsplan, og Enhedslisten har tydeligvis også ambitioner, men de er mange gange større end SF's. Jeg tvivler desværre på, at SF får alt gennemført, og jeg mener faktisk, det er helt sikkert, at Enhedslisten ikke får det.

Derfor er vi nødt til at finde ud af, hvad der kommer først, og det er ikke en omfattende og dyr opgradering af jernbane med dobbeltspor m.v. i Nordjylland. SF's prioritet er klart hovedstrækningerne mellem de store byer inklusive Aalborg, og det er pendlertrafikken i hovedstaden og Østjylland mellem Århus og Trekantområdet, der kommer først. Her skal sættes ind med mange milliarder. Vi har i SF i vores jernbaneudspil helt konkret lagt op til, at der bruges 93 mia. kr. over de kommende 10 år til investeringer i bedre bane i Danmark.

Der skal også gøres fornuftige ting i f.eks. Nordjylland. Nogle af tingene har Enhedslisten fat i. Det omfatter forbindelsen til Aalborg Lufthavn, en opgradering af banesporet i Hirtshals og Aalborg er formentlig også fornuftige, en opgradering af nærbanesystemet med egne tog, enkelte stationsåbninger og derudover, at der selvfølgelig, som andre steder i landet, er brug for en opgradering af signal- og sikringssystemer.

Der kan også være brug for kapacitetsforbedrende foranstaltninger såsom krydsningsspor osv., men vi mener fra SF's side, at Enhedslistens forslag desværre er helt ude af proportioner. Det er ikke ordentlig politik ikke at tage hensyn til samfundsøkonomien, og her hopper Enhedslisten af sporet, desværre. Derfor kan vi i SF ikke støtte Enhedslistens forslag, og det må jeg beklage.

Kl. 17:11

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren, og så går vi videre.

Den næste er fru Henriette Kjær.

Kl. 17:12

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Jeg ville ellers meget gerne være ordfører før fru Pia Olsen Dyhr, men det kan være, at jeg kan blive det efter næste folketingsvalg. (*Formanden:* Ja, hvem ved).

For at komme tilbage til forslaget, vil jeg starte med at sige, at vi Konservative afviser det her beslutningsforslag fra Enhedslisten. Nu er det jo ved at blive lidt trivielt. Selvfølgelig har Enhedslisten lov til at fremsætte alle de beslutningsforslag, de har lyst til, men jeg synes efterhånden, det er ved at tage overhånd. Det mest positive, man kan sige om forslaget her, er jo, at det ligestemmer i de diskussioner, vi havde om ekstra spor og nye spor i Sønderjylland – vi har tidligere haft det om baner på Fyn – er et ganske godt og gennearbejdet forslag. Man har undersøgt mange ting.

Men derudover er der jo ikke noget finansieringsforslag til, hvordan man skal føre det her ud i livet, og det er jo vigtigt at have nogle penge, når man har så store ambitioner på området her, som Enhedslisten har.

Så jeg bliver nødt til at sige, hvad Enhedslisten nok ikke er overrasket over, at vi ikke kan støtte forslaget. Og jeg synes, det er lidt useriøst at fremsætte de her forslag, som der ikke er lavet nogen undersøgelser af i forvejen – i hvert fald ikke ret mange af de linjeføringer, man foreslår –

så vi ved ikke, om det er miljømæssigt holdbart, vi ved ikke, hvad det koster, vi ved ikke, præcis hvad det betyder for passagerantallet på de forskellige ruter, som man nævner, og som man ønsker udbygget. Så derfor bliver det altså en afvisning fra De Konservatives side.

Kl. 17:13

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ordføreren om at blive stående. Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 17:13

Per Clausen (EL):

Vi har ikke noget ønske om at etablere nogen strid om jernbanespørgsmålet i en tid, hvor stort set alle partier taler pænt om jernbaner. Men jeg er da nødt til at spørge fru Henriette Kjær, om hun ikke er opmærksom på, at Enhedslistens forslag netop handler om, at der skal laves undersøgelser. Vi er sådan set helt enige i, at undersøgelser formentlig vil føre til, at ikke alle disse projekter skal igangsættes. Så når fru Henriette Kjær siger, at det, vi har lavet, ikke er undersøgt ordentligt, vil jeg sige, at jeg nu nok har læst beslutningsforslag med mindre seriøsitet end det, der ligger her – også fra os selv, skal jeg skynde mig at sige. Men når det nu netop handler om at få lavet undersøgelser, synes jeg, det er lidt urimeligt at kritisere os for, at vi ikke har lavet alle undersøgelserne, før vi beder om at få lavet undersøgelser.

Kl. 17:14

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 17:14

Henriette Kjær (KF):

Det er da muligvis rigtigt. Men nu er det jo så også sådan, at det at lave en undersøgelse er meget, meget dyrt. Jeg tror, at Enhedslistens hr. Per Clausen er bekendt med, hvad en VVM-undersøgelse koster. Den koster rigtig mange penge, og derfor skal man også have en god grund, inden man går i gang med den slags undersøgelser.

Kl. 17:14

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 17:14

Per Clausen (EL):

Det er jeg sådan set også enig i, og hvis vi kunne få en realistisk drøftelse af, hvor der skulle igangsættes nogle undersøgelser, er jeg sikker på, at jeg med sædvanlig nøjsomhed ville nøjes med mindre end det, som Enhedslisten har fore-

slået, og måske alligevel sige, at det kunne være o.k. Det tror jeg godt jeg kan love.

Så vil jeg til det med finansieringen lige sige, at det ikke er så længe siden, vi her i Folketings-salen diskuterede spørgsmålet om at oprette en vedvarende energi-fond baseret på de milliarder, som vi får ind fra nordsøenergien, og som jo fornuftigvis også kunne investeres på det her område. Så det er ikke, fordi fru Henriette Kjær behøver være bekymret for, at Enhedslisten ikke har ideer til, hvordan det her kan finansieres. Men det er jo nok rigtigt, at fru Henriette Kjær og Enhedslisten ikke altid er helt enige om, hvordan det skal finansieres.

Kl. 17:15

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 17:15

Henriette Kjær (KF):

Det er rigtigt. Jeg tror ikke, at der i Folketinget er flertal for at oprette en sådan fond, der i givet fald skulle finansiere det her. Men det korte af det lange er jo, at vi heller ikke bliver enige om det her forslag.

Kl. 17:15

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Simon Emil Ammitzbøll for en kort ... eller som ordfører; det var ønsketænkning.

Kl. 17:16

(Ordfører)

Simon Emil Ammitzbøll (RV):

Jeg håber også, at det bliver kort, da det jo er ot-tende sag, jeg er ordfører på i dag.

Jeg er her på vegne af vores ordfører, hr. Johs. Poulsen, som desværre ikke kan være her, og skal først og fremmest meddele, at Det Radikale Venstre ikke kan støtte beslutningsforslaget.

Det Radikale Venstre er meget stærk tilhænger af en udbygning af både kvalitet og kapacitet i de offentlige trafiktilbud, ikke mindst på jernbanelområdet. Men forslaget er endnu et i en lang, lang række forslag, hvor Enhedslisten forsøger at føre trafikpolitik i Danmark bid for bid, ja, man kan nærmest sige meter for meter. Det finder vi ikke hensigtsmæssigt. På den måde prioriteres der ikke ud fra en samfundsøkonomisk, miljø- og trafikpolitisk helhedsvurdering. Desuden tages der ikke afsæt i en vurdering af de aktuelle politiske muligheder.

Det Radikale Venstre ønsker at fremme investinger som de i beslutningsforslaget nævnte emner på en langt mere realpolitisk måde.

Kl. 17:17

Første næstformand (Svend Auken):

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

Kl. 17:17

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Behandlingen i dag har jo været positiv, forstået på den måde at den har bekræftet det, som er det almindelige indtryk i den politiske debat, nemlig at den tid er forbi, hvor trafikpolitik udelukkende handlede om motorveje; nu handler den i stor udstrækning også om kollektiv trafik og altså også om jernbaner. Og det er selvfølgelig godt og positivt.

Så har der været sådan nogle bemærkninger om, at Enhedslistens trafikpolitik deler landet op i små bidder. Jeg vil bare i al stilfærdighed sige, at jeg måske synes, at vi indimellem behandler beslutningsforslag her i Folketingssalen, som tager endnu mindre dele af det danske samfund op til selvstændig behandling. Jeg vil endda afsløre, at jeg selv har stillet sådan et forslag og formentlig også vil gøre det i fremtiden.

Men det er da fuldstændig rigtigt, at vi er nødt til, når vi kommer til efteråret, at begynde at tage nogle overordnede beslutninger. Det er jeg sådan set fuldstændig enig i. Vi har sådan set betragter det som en vigtig opgave, fordi vi ikke var sikre på, at andre ville gøre det, at få en grundig diskussion af, hvor i landet det er, at jernbanedrift er i stand til at løse de udfordringer, der er, når vi snakker om en transportsektor, som både miljømæssigt er i balance, og som kan løse trængselsproblemer, hvor det er problemet. Men der findes også dele af landet, hvor der ikke er trængselsproblemer, men hvor der alligevel godt kan være nogle transportproblemer.

I Nordjylland er vi i den situation, at der absolut ingen trængselsproblemer er på vejene, slet ikke. Hvis man skulle snakke om overflødige investeringer og mangel på proportion og mangel på sammenhængende national trafikpolitik, skulle man tage op og kigge på de nordjyske motorveje. Det er skoleeksemplet på, hvordan man virkelig tidligere har spildt ressourcer.

Til gengæld er der – og det er så problemet, at der faktisk er det – trængselsproblemer på jernbanestrækninger. Det betyder så, at både når vi snakker om transport af gods og af mennesker, er den måde, man har valgt at indrette infrastrukturen på i Nordjylland, sådan, at den er direkte miljøfjendtlig og i hvert fald stå fuldstæn-

dig i modsætning til de ønsker, vi har om at reducere CO₂-udslippet og løse klimaproblemet.

Jeg er sådan set godt klar over, at i kraft af tidligere nordjyske politikeres succes med at få tilført asfalt til Nordjylland, kan vi godt stå i en lidt svag situation, når det skal diskuteres, hvordan man løser problemerne på jernbanesiden i den del af landet, fordi det er alt for nemt at pege på tomme pladser ude på vejene, hvor transporten kan foregå. Men der er altså ikke noget ved, at de miljømæssige konsekvenser af, at man flytter transporten over på landevejene, er alvorlige.

Det er også sådan, at hvis man ser på udviklingen i godstransporten fra Hirtshals-Frederikshavn, ser man jo en eksplosiv vækst i lastvognstrafik, samtidig med at godstransporten på skinner stort set er uddød og forsvundet. Det er jo sådan, at hvis man ser de planer, som Railion, det store firma, der arbejder med godstransport i Danmark, har, så findes der stort set ikke nogle nord for Fredericia, og så tør de slet ikke tænke på det, hvis man kommer helt op nord for Århus.

Så der er altså brug for nogle investeringer, der er brug for nogle investeringer i havneanlæggene, og der er også brug for at sikre, at der er skinner, sådan at både gods- og persontrafikken kan komme frem. Vores forslag om dobbelt-skinner er den store løsning; der er andre, som er anført, at mindre kan gøre det. Men pointen er jo, at lige så vel som der er nogle problemer, hvis man har for lidt plads på vejene, er der altså også problemer, hvis man har for lidt plads på skinnerne. Så derfor er det her forslag efter vores opfattelse et led i en løsning af de problemer, vi står over for i transportsektoren i fremtiden, hvor man altså også bliver nødt til at inddrage det element, der ligger her.

Kl. 17:21

For pointen er jo, at der er det ene, der handler om gods, og jeg synes, at det langt hen ad vejen er et af de meget vigtige, men til gengæld også lidt usexede projekter. Sagen er, at der selvfølgelig er lidt mere morskab i at sikre højhastighedstog eller tog, der kommer meget hurtigt fra de store byer – måske endda etableret sådan, at man skal klippe en snor over eller et eller andet – end der er i at sikre, at nogle forholdsvis grimme godstog transporteres hurtigt og effektivt igennem Danmark. Jeg tror bare, at vi er nødt til at erkende, at godstrafikken er meget vigtig. Og når man så oven i købet har indrettet sig sådan, hvilket jeg slet ikke skal rose eller anbefale, at

man har gjort spørgsmålet om godstransport til en ren kommerciel forretning, så er det jo klart, at hvis man ikke sikrer, at denne kommercielle forretning har gode vilkår, bliver det en anden kommerciel forretning, som har bedre vilkår, der løber af med alle kunderne. Så det er altså vigtigt.

Så er der ud over det, som handler om godstransporten, en anden ting, vi har lagt vægt på. Derfor kan man såmænd godt, hvis man nærlæser vores forslag, se en prioritering af togtrafikken også, altså ikke bare en prioritering af togtrafik frem for motorveje, men også en prioritering i forhold til togtrafikken og faktisk også en prioritering, som er lidt anderledes end SF's, og det er måske derfor, at SF synes, at vores forslag er urealistisk. Det er en prioritering, der lige netop handler om, at det andet store spørgsmål, vi vil have løst, er spørgsmålet om den daglige pendlertrafik. Det har jeg også godt set at SF prioriterer, men vi siger, at det er godstrafikken og den lokale pendlertrafik, som det er afgørende at få løftet. For hvis man ser på mængden af persontrafik og de miljømæssige konsekvenser af, at den persontrafik foregår på vejene, er det, der foregår via pendlertrafikken absolut et afgørende problem at få løst.

Det betyder jo så selvfølgelig til gengæld, at vi er enige i de synspunkter, der er om, at man skal prioritere hovedstadsområdet, at man skal prioritere trekantområdet, og at man skal prioritere Århus. Og så er det efter vores opfattelse også indlysende, at man i hvert fald i en vis udstrækning skal prioritere det nordjyske område, hvor vi jo har en gammel, gammel plan om, at man skal have en nærbane fra Hobro til Hjørring, aftalt i hine skønne tider, hvor vi havde en anden regering og Enhedslisten indimellem ikke blot blev inviteret med til forhandlingerne, men også fik mulighed for at få lidt indflydelse – gode dage, også for jernbanedriften, selv om det blev en alt for kort periode.

Den sag synes vi også man skal få i orden. Og det er i hvert fald en kendsgerning, hvis vi både snakker om at sikre godstransport og en nærbane fra Aalborg til Hjørring, at der skinnemæssigt er nogle ganske store problemer. Selv gode Vestsrefolk i Vendsyssel sådan fra Brønderslev og omegn – enkelte af de tilstedeværende har måske hørt om den by – er jo modstandere af nærbanen, fordi de er bange for, at togene kommer til at holde i kø, er bange for, at det forhindrer, at de tog, der skal hurtigt fra Hjørring, Frederikshavn osv. til Århus, København og andre store

steder i verden, ikke kan komme frem. Og derfor er forudsætningen for at løse nærbaneproblemet at få nærbanetoget til at fungere i det område. Og forudsætningen for også at få gods-transporten til at fungere er altså, at man får etableret flere skinner.

Så har nogle snakket om prioriteringer. Jeg tilbyder jo altid at stille finansiering til rådighed for de skeptiske, og de smiler altid glade i starten, og senere kommer de til at se lidt triste ud – det er, fordi finansieringen er der, men den går ud på det forkerte.

Derudover er det selvfølgelig rigtig nok, at vi af en række grunde selvfølgelig bliver nødt til at gennemføre fornyelse og udbygning af skinneneettet ud fra en eller anden plan. Og der anerkender jeg for så vidt, at der er nogle steder, f.eks. fra København til Køge og Ringsted, hvor problemstillingen er helt akut. Jeg vil dog bare sige, at det også handler om, at man skal gennemføre nogle forbedringer af de signalsystemer, der findes. Og der er det jo sådan, at de signalsystemer, der er i Nordjylland, er af en sådan karakter, at de er modne til udstilling på teknisk museum – det er virkelig gammelt, men det ser meget flot ud, skulle jeg hilse at sige, det er langt sjovere at se på end det der nymoderne elektronik. Så derfor skal der jo ske noget med signalerne. I nogle tilfælde kan man jo med fordel kombinere noget med skinner og signaler, så derfor skal man altså lave en plan, der også tager højde for det.

Jeg kan jo ikke takke for, at vores forslag bliver vedtaget. Men jeg kan forsikre medlemmerne for, at i den udstrækning man får nogle af vores forslag med i de aftaler, der bliver lavet til efteråret, vil Enhedslisten ikke klage og henvise

til, at vi skulle have taget patent på dem, men kun være glade og tilfredse. Og skulle der være gode og fornuftige forslag, som man ikke får med, fordi Enhedslisten bliver kylet ud af forhandlingerne lidt for tidligt, vil vi minde medlemmerne om det efterfølgende vel vidende, at det i dag er for tidligt, og efter aftalen er det for sent, for så er der jo lavet en aftale.

Kl. 17:26

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren.

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

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

Det er vedtaget.

Kl. 17:26

Meddelelser fra formanden

Første næstformand (Svend Auken):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 11. april 2008, kl. 10.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet er hævet. (Kl. 17.26).