

Afstemning

Kl. 10:01

Formanden:

Der stemmes om forslaget endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 94 (V, S, SF, KF, RV og NY), imod stemte: 17 (DF og EL), hverken for eller imod stemte: 0.

Forslaget til folketingsbeslutning er vedtaget og vil nu blive sendt til finansministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

2) 2. behandling af lovforslag nr. L 39: Forslag til lov om ændring af retsplejeloven. (Forsøgsordning med lydoptagelse af forklaringer i straffesager).

Af justitsministeren (Lene Espersen).
(Fremsættelse 12.12.2007. 1. behandling 11.01.2008. Betænkning 24.01.2008).

Kl. 10:02

Forhandling**Formanden:**

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) Forespørgsel nr. F 10:**Forespørgsel til transportministeren:**

Hvilke visioner har regeringen for jernbandedriften i Danmark, med henblik på at den skal erobre markedsandele fra såvel privatbilisme som godstransport ved at gøre tog til et attraktivt alternativ, herunder sikre hurtig, hyppig og pålidelig togdrift i stadig større dele af landet?

Af Pia Olsen Dyhr (SF), Jonas Dahl (SF), Jesper Petersen (SF) og Ole Sohn (SF).

(Anmeldelse 15.01.2008. Fremme 18.01.2008).

Kl. 10:03

Formanden:

Jeg må bede om lidt mere ro. Det er muligt at forlade salen, uden at man taler højt på samme tid.

Den første, der får ordet, er fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for forespørgerne.

Kl. 10:03

Begrundelse

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Hvis vi politikere virkelig vil, kan det godt lade sig gøre at få folk til at vælge toget frem for bilen. Flere steder i Europa har hurtige togforbindelser ført til, at halvdelen af rejserne foregår med tog. Mellem Paris og Lyon er det hele 70 pct., der tager toget. De samme muligheder findes i Danmark. DSB har lavet en undersøgelse, der viser, at halvdelen af de sjællændere, der pendler til og fra København, ville tage toget, hvis det var lidt hurtigere, kørte oftere, hvis togene var nye, og hvis de kunne få parkeret bilen ved stationen. Alt sammen noget, der kan blive en realitet om 5-10 år.

SF har en vision om, at tog skal være et attraktivt alternativ for mange flere, end det er i dag. Vi ved, at det koster mange penge, men vi ved også, at det kan lade sig gøre, og der er meget store økonomiske fordele ved det. Infrastrukturkommissionen skriver i deres egen betænkning, at kollektiv trafik skal styrkes markant. Det er vi i SF helt enige i. Ligeledes udtalte statsministeren efter regeringens seminar på Havreholm, at vi skal have flyttet folk fra bilerne til den kollektive trafik. Det er vi ligeledes enige i.

Derfor vil vi gerne med den her debat starte debatten om prioriteringerne i fremtidens infra-

struktur, så vi politikere ikke først skal afvente en færdig plan fra trafikministeren, men er med til at sende et klart politisk signal om, hvor vi ønsker at investeringerne skal være i infrastrukturen, og at vi hovedsagelig netop ønsker investeringer i den kollektive trafik. Det er vi i SF også villige til at finde midlerne til. Vi ser derfor frem til en konstruktiv debat.

Kl. 10:05

Formanden:

Ja tak. Så er det transportministeren for en besvarelse.

Kl. 10:05

Besvarelse

Transportministeren (Carina Christensen):

Allerførst vil jeg gerne takke for den mulighed, forespørgslen giver mig for at præsentere nogle af regeringens visioner for jernbanedriften i Danmark.

Regeringen har en klar målsætning om, at der skal investeres mere i moderne og effektiv kollektiv transport. Den kollektive trafik skal kunne håndtere mest muligt af den trafikvækst, som vi må forvente i de kommende år. Infrastrukturkommissionen har fremlagt prognoser, der spår en trafikvækst på mellem 70 og 90 pct. over de næste godt 20 år.

Af hensyn til både fremtidens miljø og klima og for at løse de stigende trængselsproblemer på vejene er det vigtigt at få den kollektive trafik og dermed jernbanen med. Med et energiforbrug på under det halve af, hvad vejtrafikken har, og med en stor transportkapacitet på et lille areal, der fylder væsentlig mindre i landskabet end motorvejene, har jernbanen nogle fordele og står stærkt i forbindelse med fremtidens trafikale udfordringer. Men det vigtigste er naturligvis, at jernbanen også kan tilbyde nogle transportprodukter, som imødekommer de rejsendes behov, og som gør det attraktivt at tage toget.

Regeringen mener, at det har været vigtigt og rigtigt at prioritere sikring af basiskvaliteten for den bestående togtrafik før alt andet. Derfor har regeringen siden sin tiltræden løbende afsat betydelige milliardbeløb til genopretning af skinnenettets kvalitet. Vi har sammen med forligspartierne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, fundet finansiering til hele det store efterslæb, som Banedanmark har peget på. Det er primært hensynet til opretholdelse af trafikken i perioden med de mange sporarbejder, som har sat en begrænsning for, hvornår alle de nødven-

dige arbejder kunne gennemføres. Regeringen har sammen med sine forligspartnere også erklæret sig parat til at modernisere signalssystemet, så vi kan sikre den stabile togdrift yderligere.

Der har også været plads til en række nye, fremadrettede initiativer; der er afsat 800 mio. kr. til gennemførelse af en række mindre kapacitetsudvidelser vest for København, så vi kan køre med flere tog eller øge robustheden i trafikken, så man ikke får så mange forsinkelser. Pengene skal især anvendes til to nye spor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg, som skal stå færdig i 2011. En mindre del af pengene går til et spor øst for Ringsted, der skal stå færdig i 2009. Alle Folketingets partier har bakket op om det projekt. Begge anlæg har en selvstændig værdi, men de indgår samtidig i den langsigtede løsning af København-Ringsted.

Regeringen er helt bevidst om, at strækningen mellem København og Ringsted har det største udbygningsbehov på hele banenettet. Den er simpelt hen nøglen til den videre udvikling af jernbanedriften, og derfor er det afgørende, at vi finder en fremtidssikret løsning. Folketinget har med en projekteringslov i foråret 2007 igangsat to VVM-undersøgelser, som frem til efteråret 2009 skal undersøge to forskellige modeller til udbygning af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted.

Jeg kan også nævne mange andre tiltag til gavn for jernbanetrafikken: Vi har indgået en 10-årig trafikkontrakt med DSB om en betydelig udvidelse af trafikomfanget; vi har gennemført en VVM-analyse af dobbeltspor på Nordvestbanen; vi har ydet støtte til Havnebanen i Århus; vi har igangsat en undersøgelse af en modernisering af Nørreport Station; og vi støtter undersøgelse af en letbane i Århus. Det er blot for at nævne nogle eksempler.

Vi tænker også nyt og har med succes udbudt togtrafikken på Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken. Det har bl.a. resulteret i, at vi har fået en enkelt operatør, som driver hele trafikken over Øresund på både dansk og svensk side, og dermed har vi styrket integrationen i Øresundsregionen yderligere.

Endelig er der projekterings- og anlægsloven for Metrocityringen, som et bredt flertal i Folketinget også støtter. Projekterings- og anlægsloven blev vedtaget i sommeren 2007. Cityringen vil medføre et stort løft af den kollektive trafik i hovedstadsområdet til gavn for rigtig mange mennesker.

Regeringen nedsatte som bekendt Infrastrukturkommissionen i efteråret 2006. Kommissionen har for nylig overdraget sin betænkning om fremtidens transportinfrastruktur til regeringen. Regeringen vil på den baggrund udarbejde en trafikinvesteringsplan og en CO₂-strategi og kommissionens anbefalinger vil indgå i det arbejde.

Det er regeringens intention, at den kollektive trafik skal have en helt, helt central placering i investeringsplanen. Jernbanen skal løse mange formål: Det gælder udbygningen af fjerntogstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark, pendlertrafikken til og fra arbejde for mange mennesker samt transport af større mængder gods over lange afstande. Regeringen har også stor fokus på at sikre et velfungerende samspil mellem de forskellige transportformer for både person- og godstransporten. I den forbindelse er der behov for gode bud på, hvordan store pendlerparkeeringspladser ved stationer kan finansieres. Udgangspunktet er, at det skal være nemt at bruge den kollektive trafik, også selv om man ikke lige bor og arbejder op og ned af en station.

Regeringen vil gerne se på de langsigtede muligheder for at etablere hurtigere tog mellem København og landets øvrige storbyer, og jeg tror, at en gradvis udbygning af et hurtigt togssystem mellem landsdelene vil blive en afgørende del af jernbanetraffikkens videre udvikling.

Kl. 10:10

På jernbaneområdet hænger tingene også sammen, og investeringerne, der gennemføres for fjerntraffikkens vedkommende, kommer også ofte regionaltrafikken på den pågældende strækning til gode.

Der er også behov for se på forbedringer af den kollektive trafik andre steder end i hovedstadsområdet. Infrastrukturkommissionen udpeger eksempelvis det østjyske byområde som et vigtigt udviklingsområde. De østjyske byer er store, og de ligger som bekendt som perler på en snor, hvorfor det vil være muligt at tilbyde en god jernbanebetjening for et ret stort markedsunderlag. Jeg har også noteret mig, at togtraffikkens markedsandele i Østjylland er væsentlig lavere end i de store byområder på Sjælland, så der er tilsyneladende et stort uudnyttet potentiale for togtrafikken.

Det samme gælder for godstransporten. Virksomhedernes varer skal nemt og hurtigt kunne lastes mellem lastbil, skib og jernbanevogn, så vi får en stærk og effektiv transportkæde. Det er regeringens målsætning, at mulighederne for gods

på jernbane skal styrkes. På godsområdet er jernbanens muligheder for at spare energi i forhold til lastbiltrafikken særlig store. Det er også vigtigt at sikre dansk erhvervsliv nogle alternative afsætningskanaler til og fra det europæiske marked, i takt med at motorvejene både herhjemme og i udlandet fyldes op med trængsel til følge. Det er i den sammenhæng vigtigt at se på de flaskehalse, som møder godsbanetraffikken. Problemet vil blive reduceret med en åbning af en fast forbindelse over Femern Bælt. På det tidspunkt vil alle transitgodstog flytte til ruten over Rødby. Men vi er også parat til at se på behovet for udbygning af banekapaciteten i Sønderjylland, hvor enkeltsporet jo begrænser udviklingen af den danske import- og eksporttrafik. De forhold vil indgå i arbejdet med en handlingsplan for fremtidens godstransport, som regeringen har sat i gang. I den forbindelse skal vi også kigge nærmere på de såkaldte kombiterminaler, hvor togene stopper og omlaster til lastbiler, der kører det sidste stykke vej.

Infrastrukturkommissionen har i hele forløbet lagt en meget åben linje og lagt vægt på en god dialog. Det er en linje, som jeg agter at forfølge i forbindelse med udarbejdelse af investeringsplanen. Jeg vil derfor gå i dialog med de lokale og regionale politikere og de relevante organisationer. Det giver et bedre grundlag, når den svære, men nødvendige prioritering skal foretages. Regeringen lægger vægt på, at investeringsplanen afspejler en behovsorienteret tilgang, der skal sætte ind der, hvor behovene er størst, og hvor vi får mest transport for pengene. Det skal altså ikke være snævre lokalpolitiske hensyn, der skal være afgørende for, hvor nye statslige investeringer i den kollektive trafik skal foretages.

Med fare for at gentage et ofte anvendt ordvalg vil jeg gerne afslutte med at fremhæve, at trafikpolitikken ikke handler om et enten-eller, men om et både-og. Vi kan ikke løse det danske samfunds fremtidige transportopgaver alene ved individuel transport, der er behov for en god kollektiv trafik og ikke mindst en moderne og effektiv jernbanetrafik. Det er nødvendigt for at kunne håndtere den stigende trængsel på vejene og problemerne med transportsektorens CO₂-udledning.

Kl. 10:14

Formanden:

Tak til ministeren. Så går vi over til forhandling. Den første som ordfører er fru Pia Olsen Dyhr.

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er glad for, at ministeren understreger betydningen af den kollektive trafik, for en opprioritering af den kollektive trafik er helt central, hvis vi skal have løst vores trængselsproblemer og vores miljøproblemer.

SF har sat det her til debat netop for at sikre, at vi fik en diskussion, der handlede om den kollektive trafik, i stedet for den diskussion, der ofte kommer til at handle om, hvor vi skal bygge nye veje og hvad det er for nogle motorveje, vi skal prioritere, kontra jernbanen. Vi vil have fokus på jernbanen, og jeg er derfor glad for, at ministeren holder fokus på diskussionen om den kollektive trafik, for der er ingen tvivl om, at det er helt centralt.

Tog skal være et attraktivt alternativ for mange flere, end det er i dag. Og vi ved, det koster mange penge, men vi ved også, at det kan lade sig gøre, og at der er økonomiske fordele i det for det danske samfund. For ikke alene er hurtigere tog billigere tog: Når en tur mellem Århus og København, som i dag tager 3 timer, kommer ned på 2 timer i fremtiden, kan det samme tog og det samme personale klare 50 pct. flere ture på 1 dag. Med andre ord kan de betjene 50 pct. flere passagerer, og man får 50 pct. mere i billetindtægter for stort set de samme udgifter.

Men den største økonomiske gevinst ved at satse på jernbanen ligger i de mange trafikpropper, det vil spare samfundet for. Trafikpropper, køer og langsom kørsel rammer privatbiler og erhvervskøretøjer. Det koster alene hovedstadsområdet ca. 6 mia. kr. årligt. Opgjort i tid svarer det til 35.000 fuldtidsstillinger. Hvis bare hver fjerde ventetime kunne ombyttes med nye job, ville arbejdskraftmanglen være 9.000 personer mindre.

Det problem løser man ikke ved fantasiløst at bygge endnu flere motorveje med endnu flere spor, og derfor var jeg også glad for ministerens henvisning til, at man kigger på behovet, og ikke nødvendigvis hvad der er af lokale interesser.

For det første skal bilerne jo et sted hen, og der kan ikke være flere i København. Også i flere af de store provinsbyer er grænsen snart nået. For det andet fylder motorvejene ganske meget i vores tæt bebyggede land. Der skal to gange seks motorvejsspor til for at transportere lige så

Kl. 10:14

mange personer, som der kan være på en dobbeltsporet jernbane.

At satse på jernbanen er derfor en vinderstrategi. Den enkelte får et tilbud, som i mange tilfælde vil være mere attraktivt end at køre i bil. De, der alligevel vælger bilen, vil så få plads på vejene, og samfundet får en økonomisk gevinst og en miljømæssig gevinst. Derfor er vi fra SF's side villige til at sætte 93 mia. kr. af de kommende 10 år. Det har vi gjort i vores finanslovsudspil. Det svarer cirka til de skattelettelser, regeringen har foreslået, på ca. 9 mia. kr. årligt. Vi mener, pengene godt kan findes. Vi mener, at de bl.a. kan findes ved effektiviseringer, som jeg nævnte tidligere.

Ministeren har ikke været villig til at komme med sit bud på en økonomisk ramme. Det er fair nok – det skal til behandling i efteråret, men ministeren skal i hvert fald have det her tilbud fra SF.

De sidste 6 år er der ikke blevet bygget nogen nye spor i Danmark. Ministeren nævner, at man har investeret i vedligeholdelse, hvilket også har været nødvendigt. Men vi skal have gang i den anden del. Det tager syv lange og syv brede at få besluttet noget som helst – i forhold til det danske jernbanenets store flaskehals mellem København og Ringsted har det foreløbig taget 15 år. Ministeren nævnte det selv, og vi håber, at der måske – men også kun måske – bliver taget en beslutning i 2009. Vi vil presse på for, at det sker, for problemet med den flaskehals skal løses.

Men den store gevinst kommer jo først, når der bliver gjort noget ved resten af strækningen til Århus. Der er god grund til at lave en ny bane på Vestfyn langs motorvejen, til at rette banen ud forskellige steder i Østjylland og til i det mindste at overveje en fast jernbaneforbindelse over Vejle Fjord. Med de investeringer vil rejsetiden mellem Århus og København komme ned på 2 timer, og det vil være mere attraktivt end at køre 3 timer i bil.

Der er masser af projekter, vi skal i gang med. En række letbaner i København, men også i Århus, en elektrificering af jernbanenettet – som jeg hørte De Konservatives ordfører tidligere på ugen nævne var en vigtig prioritet – regionaltoget til København skal opgraderes, en bane fra Ringsted over Køge til København anlægges, som, hvis det kan kombineres med et dobbeltspor fra Lejre til Vipperød, kan bringe transporttiden fra Holbæk til København ned på 35 minutter i stedet for 1 time i dag.

Vi vil gerne have hurtigere tog mellem landdelene: 1 time mellem København og Odense, 2 timer mellem Århus og København og 2 timer mellem København og Esbjerg. Vi ser også gerne, at det kun tager 3 timer at køre til Aalborg. Det er alt sammen muligt. Det kræver også, at vi går i gang med at få færdiggjort dobbeltsporet i Sønderjylland.

SF er villig til at satse på den kollektive trafik, vi hører, at ministeren ligeledes er interesseret i at satse på den kollektive trafik, så vi håber, vi kan finde en vej frem.

Vi vil fremsætte et forslag til vedtagelse, som ligger i forlængelse af Infrastrukturkommissionens forslag, og som lægger sig op ad deres anbefalinger, som ministeren tidligere anbefalede. Vi noterede os også, at ministeren lagde vægt på dialog, og vi forventer bestemt at komme i dialog med ministeren om det videre forløb om det her.

Jeg skal derfor på vegne af SF fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at de stigende problemer med trængsel og luftforurening, herunder CO₂-udslip, gør det nødvendigt at begrænse væksten i person- og lastbiltrafikken, opfordrer Folketinget regeringen til at fremlægge en ambitiøs plan indeholdende massive investeringer i jernbanen, herunder nye banestrækninger, der vil gøre jernbanen til et attraktivt alternativ for mange flere, herunder

- sikring af markant kortere rejsetider på hovedstrækningen København-Odense-Århus-Aalborg-Esbjerg,
- udbygning med letbaner og nye togsystemer i de tætbefolkede områder i Østjylland og Hovedstaden samt forbedringer af S-togsnettet,
- bedre og hurtigere tilslutning til det europæiske toget, herunder med godstog, og
- forbedrede muligheder for at bruge toget, i kombination med bil, bus eller cykel, i de tyndere befolkede dele af landet, f.eks. når man skal ind til de større byer.

Folketinget opfordrer samtidig regeringen til allerede nu at iværksætte en række mindre tiltag som stationsåbninger, parkeringsanlæg ved stationer, forbedringer for handicappede og mindre banefunktionelle forbedringer.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 24).

Kl. 10:20

Formanden:

Der er fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Idet Folketinget konstaterer, at de stigende problemer med trængsel og luftforurening, herunder CO₂-udslip, gør det nødvendigt at begrænse væksten i person- og lastbiltrafikken, opfordrer Folketinget regeringen til at fremlægge en ambitiøs plan indeholdende massive investeringer i jernbanen, herunder nye banestrækninger, der vil gøre jernbanen til et attraktivt alternativ for mange flere, herunder

- sikring af markant kortere rejsetider på hovedstrækningen København-Odense-Århus-Aalborg-Esbjerg,
- udbygning med letbaner og nye togsystemer i de tætbefolkede områder i Østjylland og Hovedstaden samt forbedringer af S-togsnettet,
- bedre og hurtigere tilslutning til det europæiske toget, herunder med godstog, og
- forbedrede muligheder for at bruge toget, i kombination med bil, bus eller cykel, i de tyndere befolkede dele af landet, f.eks. når man skal ind til de større byer.

Folketinget opfordrer samtidig regeringen til allerede nu at iværksætte en række mindre tiltag som stationsåbninger, parkeringsanlæg ved stationer, forbedringer for handicappede og mindre banefunktionelle forbedringer.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 24).

Jeg har ikke kunnet nå at tælle op, om det overholder de 150 ord. Det gør det præcis, og det er jeg glad for.

Der er en kort bemærkning fra fru Henriette Kjær.

Kl. 10:22

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes jo, at det var en rigtig spændende tale med mange visioner, og jeg blev næsten helt forpustet over alt det, SF vil på baneområdet. Det er jo positivt. Jeg må også sige, at der næsten ikke var noget af det, jeg er uenig i: udretning af spor, nyanlæg af spor, nye spor, der skal føres til spændende nye steder osv. Men jeg synes, det er lidt for nemt. Det må jeg sige.

Jeg tror, at vi alle sammen har sympati for og godt kunne tænke os at give hele baneområdet et ekstra boost, så vi virkelig fik gjort noget ved det. Men det koster jo rigtig mange penge, og den finansiering, som fru Pia Olsen Dyhr foreslår, består jo af nogle penge, der efterhånden er

blevet brugt rigtig, rigtig mange gange herinde i Folketinget. De penge, som den borgerlige regering har besluttet skal gå til skattelettelser, vil man nu bruge til det her baneområde. Men man har også villet bruge dem til lønstigninger i den offentlige sektor. Man har også fra SF's side villet bruge dem til at nedbringe klassekvotienterne, og Socialdemokraterne vil godt have, at pengene skal gå til hele deres katalog af velfærdsretigheder. Derfor synes jeg, det er lidt for useriøst, og jeg håber, at SF vil spore sig lidt ind på, hvilke projekter man vil prioritere i første omgang, for jeg tror ikke på, at alle pengene til alle de her gode tiltag kan skaffes.

Kl. 10:23

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 10:23

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er rigtig glad for spørgsmålet. Jeg sagde i mit svar ikke, at vi skulle bruge pengene fra skattelettelserne. Jeg gjorde opmærksom på, at det svarede til det beløb, man havde valgt at lave skattelettelser for. Det var bare for at sætte beløbet lidt i perspektiv og spørge: Hvor mange penge er det egentlig, vi snakker om?

SF's jernbaneudspil, som blev lanceret i november måned, indeholder alle de her delelementer. De er regnet godt efter, og de svarer til en investering på 93 mia. kr. Vi er opmærksom på, at det er mange penge. I mit svar her tidligere gjorde jeg også opmærksom på, at hvis man vælger at investere, får man bare ved at investere pengene igen. Hvis f.eks. toget mellem Århus og København kan køre otte gange dagligt i stedet for fem gange i dag med det samme materiale og det samme personale, skal man jo ikke bruge yderligere midler på dem. Til gengæld får vi penge tilbage i form af passagerafgifter osv. Det er den ene del af det.

Den anden del af det er, at SF gerne vil oprette en investeringsfond for den olie, vi får fra Nordsøen. Den skal investeres i ting, der ikke er CO₂-belastende. Det vil bl.a. sige jernbanen.

Kl. 10:24

Formanden:

Fru Henriette Kjær for en sidste kort bemærkning.

Kl. 10:24

Henriette Kjær (KF):

Det bragte mig ikke nærmere svaret på spørgsmålet om, hvor pengene skal komme fra, ud over at det vil koste de her 93 mia. kr., som er et svimlende beløb. Og så synes jeg, det var meget

interessant at høre, at SF, som ellers skælder os andre ud, når vi taler om dynamiske effekter på skatteområdet, kan se en række dynamiske effekter på trafikområdet. Men det er jo i det hele taget en spændende debat.

Jeg kunne godt tænke mig at komme lidt nærmere, hvad SF's førsteprioritet er. Hvis vi nu siger, at vi har et begrænset antal midler og ikke kan bruge alle de her penge – 93 mia. kr. – hvilket projekt står så først for for SF at gå i gang med på baneområdet?

Kl. 10:25

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 10:25

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg synes, at jeg gjorde det meget klart i mit indlæg, hvor pengene skal komme fra. Vi ønsker, at pengene skal komme fra en investeringsfond for nordsøolien. Det er det ene element.

Det andet element handler om dynamiske effekter, og det er rigtigt, at vi ikke altid accepterer fænomenet dynamiske effekter, man her kan vi faktisk bevise det helt konkret. Vi har så nedroslet det lidt. DSB har vurderet, at man får pengene igen 80 gange. Vi har sagt 50 gange bare for ikke at være alt for ambitiøse. Så det, vi har lagt op til, er faktisk økonomisk helt holdbart.

Så vil jeg også sige til fru Henriette Kjær, at vi gerne vil prioritere mellem de forskellige projekter, for vi er også opmærksom på, at man ikke kan gøre det hele – vupti – i morgen, men over en 10-årig periode, og der vil det jo bl.a. handle om en elektrificering af banenettet i Jylland. Det vil også handle om en letbane langs Ring 3 i København, så vi kan få bilerne uden om København, og det vil også handle om endelig at få et spor fra Ringsted over Køge til København.

Kl. 10:26

Formanden:

Der er et spørgsmål fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 10:26

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg synes også, det lyder meget besnærende med de mange milliarder, astronomiske beløb, der skal satses på jernbanen, men det vil jeg komme lidt mere ind på i min efterfølgende tale. Det virker også på mig, som om SF gerne vil bruge pengene – de her milliarder – to gange, og som om der ikke rigtig er anvist nogen finansiering.

Derfor vil jeg gerne spørge SF's ordfører, når der nu skal satses så voldsomt på jernbanen, om SF anerkender, at store dele af den danske befolkning, uanset hvor mange milliarder vi måtte investere, overhovedet ikke har mulighed for at bruge toget. Altså, der er store dele af befolkningen, der er fuldstændig henvist til at bruge bilen. Anerkender SF dette faktum, og hvis det er tilfældet, hvad vil man så gøre for den del af befolkningen, der ikke kan bruge toget?

Kl. 10:26

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 10:27

Pia Olsen Dyhr (SF):

For det første vil jeg meget gerne mane i jorden, at SF ikke gør det her på en økonomisk ansvarlig måde. Vi ville aldrig fremlægge noget, hvis vi ikke havde pengene til det; sådan laver SF finanspolitik i modsætning til regeringen.

For det andet: I forbindelse med det her med, at folk visse steder i landet er nødt til at køre i bil, anerkender vi, at der er nogle, der har brug for at køre i bil, fordi der ikke er en udbygget kollektiv trafik. Nogle steder vil det heller ikke give mening at lave bedre kollektiv trafik, fordi den måske blot skal transportere 2,3, 4,5 mennesker. Men der er nogle steder, hvor vi skal i gang med at investere i nye baner, for det første for at sikre, at folk får en mulighed for at bruge den kollektive trafik, og for det andet skal vi så også gøre det muligt for dem, der er i bil, og som kører til den nærmeste station, at kunne stille deres bil og så tage toget ind. Det kunne f.eks. være i Nordsjælland, hvor man kunne køre til Frederikssund og stille sin bil ved stationen og være sikker på, at man har en parkeringsplads, men samtidig skal man så også være sikker på, at toget går til tiden, at det kommer hurtigt frem osv. Og det kræver forbedringer i forhold til i dag.

Kl. 10:27

Formanden:

Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 10:28

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Der er jo mange ting, vi er enige om. Det kommer vi til senere i debatten, men stadig væk synes jeg ikke, vi kommer ind til kernen af det her. Kernen er, hvor jernbanen har sine styrkesider. Det er jo meget vigtigt at gøre sig klart, når nu vi skal diskutere jernbanedriften i Danmark. I min verden har jernbanen sin styrke på de fjerne

strækninger imellem de store byer og ved, at man kan komme hurtigt fra landsdel til landsdel. Jernbanen har sin styrke i tætbefolkede områder, og når jeg sådan hører SF's ordfører opremse alle de ting, man vil gøre for jernbanen, så virker det, som om der tegnes et billede af, at jernbanen skal bredes ud over hele landet, at man kan dække hele landets transportbehov med jernbaner, og at det næsten må koste, hvad det vil. Det er det billede, jeg sådan fornemmer, når jeg hører SF's ordfører.

Anerkender SF, at halvtomme eller heltomme tog og busser virkelig er til skade for det danske miljø, og at det ikke løser danskernes transportproblemer?

Kl. 10:28

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 10:28

Pia Olsen Dyhr (SF):

Det er også interessant at kigge på, hvorfor togene er hel- eller halvtomme. Det skyldes nogle steder, at man ikke har gjort det attraktivt nok at tage toget, fordi folk oplever, at togene har forsinkelser. Nu er vi i gang med at vedligeholde nettet, det vil jeg anerkende, men folk oplever generelt store forsinkelser. De ved ikke, hvornår toget kommer, de ved ikke, om de er fremme på et bestemt tidspunkt, og så er der nogle, der vælger at tage bilen.

Undersøgelser viser også, at denne regerings fjernelse af taksttilskuddet til den kollektive trafik har betydet, at priserne i den kollektive trafik er steget med 400 pct. Det gør jo også, at folk fravælger den kollektive trafik. Det er nogle af grundene til, at vi har hel- eller halvtomme tog kørende rundt, og det er ærgerligt. Det vil vi gerne være med til at gøre noget ved ved at gøre togtransporten billigere og også sikre, at togene går til tiden.

Samtidig kan jeg godt give hr. Kristian Pihl Lorentzen det med på vejen, at vi selvfølgelig ikke skal plastre Danmark til med tog, hvor det ikke er nødvendigt. Det skal selvfølgelig være nødvendigt, og vi skal kunne se, at der er et passagergrundlag. Men vi skal ikke være bange for at være lidt visionære, for selv om der måske ikke lige er grundlag i dag, kan der komme det i morgen.

Kl. 10:29

Formanden:

Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Per Clausen (EL):

Jeg vil spørge fru Pia Olsen Dyhr, om det ikke er rigtigt forstået, at hvis man i de områder, hvor der i dag er store trængselsproblemer, både på skinnerne og på vejene, satsede sine investeringer på togtrafikken og på forbedrede skinner, så ville man være i stand til at overføre meget massiv transport fra privatbilismen til tog, og at der derfor ikke nødvendigvis er nogen stor gevinst i at plastre hele Danmark til, men det afgørende er, hvordan man fokuserer sin investering i forhold til de områder, hvor tog kan bruges som et alternativ.

Kl. 10:30

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:30

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg må erklære mig meget enig med hr. Per Clausen i, at vi selvfølgelig skal investere de steder, hvor der er stor trængsel. Det er bl.a. interessant at se, at folk i Københavnsområdet vælger at tage bilen, fordi de ikke er sikre på, at toget kører osv.

Kl. 10:30

Jeg tror, at det er vigtigt, at vi får flyttet folk fra bilerne over i den kollektive trafik, for der er ikke plads til alle de her biler på vejene, og selv om vi vælger at udbygge Lyngbymotorvejen, Helsingørmotorvejen osv., så skal bilerne jo stadig væk ind til byen, og når de kommer til Sallingvej, P. Knudsensgade eller Hans Knudsens Plads, så kommer de til at sidde i propper.

Vi skal have dem over i den kollektive trafik. Derfor skal tog gå til tiden, folk skal have en mindskelse af tidsforbruget, det vil kræve overhalingsspor på mange af vejene ind til København, så vi kan få formindsket tidsforbruget, og så kræver det altså også, at vi snakker trængselsafgifter, så folk faktisk føler, at de er med til at betale de steder, hvor de skaber trængsel.

Kl. 10:31

Formanden:

Hr. Per Clausen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 10:31

Per Clausen (EL):

Jeg vil spørge fru Pia Olsen Dyhr, om hun ikke er enig med mig i, at der foregår en systematisk forplumring af debatten fra Venstres side, når man forsøger at gøre den her diskussion til et spørgsmål om, at alle mennesker skal køre med tog, mens sandheden er, at det, det handler om, er at prioritere sin indsats med tog, hvor der er mange mennesker og mange rejsende, og så

selvfølgelig i udkantssområderne finde nogle andre løsninger, bl.a. med nogle biler, som kører på andre drivmidler end fossile brændstoffer. Det er den mangel på helhed, som er et af de største problemer ved den trafikpolitik, som de borgerlige partier står for.

Kl. 10:32

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:32

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg kan kun erklære mig enig med hr. Per Clausen, for det væsentlige er jo en kombination af transportformer. De steder, hvor det er mest logisk og hensigtsmæssigt samfundsmæssigt at benytte den kollektive trafik, skal vi gøre den kollektive trafik endnu bedre. Der er steder i Danmark, hvor det ikke vil give god mening, hvor vi måske skal indføre hurtigbuskørsel eller andre transportformer i stedet for privatbilisme, måske skal vi via plug-in-muligheder gøre det nemmere i fremtiden at benytte en hybrid- eller en elbil. Der er mange initiativer, og det er en palet af de her forskellige virkemidler, vi skal bruge. Og der kommer vi simpelt hen ikke uden om at tale om et seriøst boost eller en seriøs oprustning af den kollektive trafik, især i de tæt bebyggede områder, men også mellem landsdele.

Kl. 10:32

Formanden:

Tak til fru Pia Olsen Dyhr. Der er ikke flere korte bemærkninger. Næste ordfører er hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 10:32

(Ordfører)**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Indledningsvis vil jeg gerne sige tak til SF for at have rejst denne forespørgsel om jernbanedriften i Danmark. Forespørgslen synes jeg falder naturligt i fortsættelse af Infrastrukturkommissionens anbefalinger, og det giver jo os så anledning til, at vi sætter yderligere fokus på vores trafikale udfordringer.

En af grundpillerne i Venstres trafikpolitik er borgernes frie valg af transportform. Vi ønsker, at samfundet giver den enkelte mulighed for at træffe valg af transport ud fra familiens situation, bopæl og arbejde. Men det kræver selvfølgelig, at der findes attraktive alternativer at vælge imellem.

I store dele af Danmark er befolkningen fuldstændig afhængige af deres bil, fordi det i de tyndere befolkede egne overhovedet ikke er

økonomisk eller miljømæssigt forsvarligt at sikre fuld dækning af transportbehovet med kollektiv trafik. Men i andre dele af landet, specielt i pendleroplande ved større byer, er det vigtigt at investere målrettet i den kollektive trafik som et attraktivt alternativ til bilen. Det giver mindre trængsel på vejene, det giver bedre økonomi i driften af den kollektive trafik, og det giver bedre miljø, herunder mindre CO₂-udledning.

Togtrafikken er naturligvis helt central i den kollektive trafik. Venstre mener, at jernbanen har sin store styrke, dels på de fjerne strækninger mellem landsdelene og storbyerne, dels i forbindelse med regionale pendleroplande til storbyerne, eksempelvis på Sjælland, hvor det har udviklet sig til én stor pendlerregion.

I øvrigt noterer Venstre sig med glæde, at der i perioden fra 2001 til 2007 har været en betydelig fremgang i antallet af passagerer på banen, dette til trods for de problemer, der har været med nedslidte skinner og forsinkede tog. Der er altså et godt grundlag at bygge videre på.

Men hvad skal der til for at gøre jernbanen til et endnu mere attraktivt valg for den enkelte borger?

Først og fremmest skal vi sikre tog til tiden. Passagererne skal kunne regne med, at toget er pålideligt, så man ikke kommer for sent på arbejde hver anden dag. Derfor glæder Venstre sig over, at der med trafiktaalen for 2006 mellem Venstre og De Konservative, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre blev afsat en ekstraordinær stor pose penge til genopretning af det danske skinnenet frem til 2014. Dermed blev der taget hånd om mange års forsømmelser og nedslidning. Desuden er der truffet principbeslutning om en fuldstændig udskiftning af de efterhånden forældede signaler på jernbanen.

For det andet ser Venstre frem til, at de længe ventede IC4-tog kommer i operativ drift. Det vil styrke de fjerne strækninger, men også de regionale baner, der kan se frem til nyere tog, når IC3-togene bliver afløst af IC4.

Jeg er ikke i tvivl om, at nyt og moderne rulende materiel bidrager til at gøre jernbanen til et attraktivt valg.

For det tredje skal vi investere i at fremme samspillet mellem transportformerne. Det skal være nemt at parkere sin bil, sin knallert eller sin cykel ved alle jernbanestationer.

For det fjerde ønsker Venstre, at der sigtes mod højere hastigheder på jernbanerne og hermed kortere rejsetid. Vores pejlemærker er 200

km/t. for fjerntog og 140 km/t. for regionale tog.

For det femte ønsker Venstre at fremme transporten af gods på bane gennem en modernisering og udbygning af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov. Gods på bane har sin store styrke på de lange strækninger. Derfor vil vi også arbejde for, at man på EU-niveau fjerner barrierer for godstogs kørsel i Europa.

Sidst, men ikke mindst skal der investeres målrettet i mere jernbanekapacitet på udvalgte steder i Danmark. Mest påtrængende er det at få mere sporkapacitet mellem Ringsted og København, der er den mest befærdede strækning i landet. Vi ser frem til, at dette projekt kan skydes i gang, når der ligger et beslutningsgrundlag i 2009.

Desuden vil jeg nævne opgradering og udbygning af Sydbanen fra Ringsted over Næstved til Rødby, et vigtigt projekt, der for alvor kommer på dagsordenen i forbindelse med Femernprojektet.

Venstre er også opmærksom på behovet for udbygning af Nordvestbanen samt den sønderjyske jernbane med dobbeltspor. Dertil kommer en målrettet udbygning af S-togs-nettet, hvor der mangler kapacitet og mere fart på togene.

Endelig vil jeg nævne letbanen ved Århus som et visionært projekt, der kan fremme den kollektive trafik, og som kan blive et eksempel til efterfølgelse for andre storbyer.

Venstre hilser det meget velkommen, at regeringen i 2008 vil fremlægge to planer, for det første en samlet investeringsplan, der skal sikre fremdriften i trafikken og sammenhængen i Danmark, og her opfordrer vi regeringen til at prioritere forbedringer i den kollektive trafik, så toget bliver et mere attraktivt valg for borgerne.

For det andet kommer der en strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udledning. Her vil fremme af den kollektive trafik givetvis også få en fremtrædende placering.

Afslutningsvis vil jeg slå fast, at vi i de senere år har fået mange analyser og strategier og rapporter på bordet om trafik og infrastruktur. Venstre mener, at nu er tiden inde til, at vi skridter til handling og ikke baserer os på yderligere analyser og strategier, men nu skal vi have realiseret nogle af de gode forslag, der allerede ligger på bordet. Hvor der er vilje, er der vej og bane.

Kl. 10:38

Jeg vil så herefter på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Det Ra-

dikale Venstre, Ny Alliance og Pia Christmas-Møller (UFG) fremsatte følgende:

Kl. 10:40

Forslag til vedtagelse

»Jernbanen skal rustes til at spille en meget større rolle i transportsystemet, hvis det skal lykkes at imødegå problemerne med trængsel, CO₂-udledning og miljøbelastning inden for transportområdet.

Med trafikaftalen fra 2006 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, hvor der blev afsat yderligere 4,7 mia. kr. til baneområdet, er grundlaget for genopretningen af jernbanen lagt fast, og der er truffet principbeslutning om fuld udskiftning af signalsystemet.

Folketinget opfordrer i forlængelse heraf til, at regeringen i den kommende investeringsplan prioriterer yderligere forbedringer af jernbanetrafikken til gavn for både dem, der rejser langt, og pendlerne i og omkring de store byer, så den kollektive trafik bliver et mere attraktivt alternativ til bilen.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 25).

Kl. 10:39

Formanden:

Der er fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Jernbanen skal rustes til at spille en meget større rolle i transportsystemet, hvis det skal lykkes at imødegå problemerne med trængsel, CO₂-udledning og miljøbelastning inden for transportområdet.

Med trafikaftalen fra 2006 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, hvor der blev afsat yderligere 4,7 mia. kr. til baneområdet, er grundlaget for genopretningen af jernbanen lagt fast, og der er truffet principbeslutning om fuld udskiftning af signalsystemet.

Folketinget opfordrer i forlængelse heraf til, at regeringen i den kommende investeringsplan prioriterer yderligere forbedringer af jernbanetrafikken til gavn for både dem, der rejser langt, og pendlerne i og omkring de store byer, så den kollektive trafik bliver et mere attraktivt alternativ til bilen.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 25).

Også dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger. Og der er ønske om korte bemærkninger, og det første spørgsmål kommer fra hr. Per Clausen.

Per Clausen (EL):

Jeg vil starte med at sige, at jeg er glad for, at hr. Kristian Pihl Lorentzens vilje nu også omfatter bane. Det viser, at der sker noget i dansk politik, og det er dejligt. (*Kristian Pihl Lorentzen*: Det er banebrydende.) Ja, det er nemlig banebrydende. Men der er en enkelt ting i hr. Kristian Pihl Lorentzens indlæg, som jeg godt vil have en kommentar til, og det er hr. Kristian Pihl Lorentzens fascination af det frie valg af transportformer.

Betyder det, at hr. Kristian Pihl Lorentzen har den ambition, at lige så vel som alle de mennesker, der bor i nærheden af eller i storbyer, skal have mulighed for at køre i bil til og fra arbejde uden at holde i kø, skal de mennesker, der bor i landdistrikterne, også kunne forvente en kollektiv transport, der gør, at der kører en bus forbi hvert tiende minut? Eller er det sådan, at vi bliver nødt til at foretage nogle valg og sige, at der er dele af landet, hvor vi kan sikre folk, at de kan komme frem, uhindret og hurtigt, ved hjælp af kollektiv trafik, og at der er andre dele af landet, hvor den kollektive trafik bliver et supplement for dem, der af den ene eller den anden grund ikke råder over en bil, altså at vi er nødt til at foretage nogle valg og ikke bare kan snakke om frihed?

Kl. 10:41

Formanden: Ordføreren.

Kl. 10:41

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Vi skal naturligvis træffe nogle valg, når vi skal prioritere vores ressourcer. Det er således, at der i samtlige landets kommuner er brug for en kollektiv trafikdækning i form af skolebuskørsel osv., og det ordner den enkelte kommunalbestyrelse i samarbejde med de regionale trafikselskaber. Der, hvor staten skal satse sine ressourcer, er, som jeg siger, på de lange togstrækninger, det er i pendleroplandet til de store byer. Det er der, vi skal sikre fremdrift i den kollektive trafik og sikre, at den er et attraktivt alternativ. Så har vi tilliden til, at den enkelte familie sagtens kan træffe et valg; nogle har måske et barn, der skal afleveres i en daginstitution et stykke vej væk, og så er det praktisk at tage bilen forhåbentlig hen til den nærmeste station, hvor man så uden bøvvl finder en parkeringsplads og kan springe over i et tog, der kommer til tiden. Det er den vision, vi ser for os. Derfor føler jeg egentlig ikke, at der er så stor forskel på vores vision og den vision, jeg hørte SF's ordfører komme med her.

Vi ønsker bare at prioritere målrettede investeringer i områderne omkring de store byer, og vi er klar til, når vi skal lave investeringsplanen, forhåbentlig i samarbejde med en bred kreds af partier, at prioritere forhold, som gør det mere attraktivt at tage toget end at tage bilen og sidde i kø på motorvejen. Men forskellen på os og andre er måske, at vi ikke vil brandbeskatte bilisterne over i togene, vi har tillid til, at borgerne selv nok skal træffe det valg, hvis der er et attraktivt alternativ.

Kl. 10:42

Formanden:

Hr. Per Clausen for en yderligere kort bemærkning.

Kl. 10:42

Per Clausen (EL):

Der er en vis mulighed for, at jeg er enig i det, hr. Kristian Pihl Lorentzen siger, så jeg stiller et nyt opfølgende spørgsmål. Jeg vil spørge hr. Kristian Pihl Lorentzen, om han så er enig med mig i, at når det handler om investeringer i forhold til pendlerområder i nærheden af storbyerne, og når det handler om investeringer i forhold til at sikre den langtrækkende trafik, er det af afgørende betydning at de investeringer sikrer, at det fremover bliver betydelig mere attraktivt at køre i tog, og at det kræver en prioritering af vores investeringer, der gør, at nogle af de motorvejsprojekter, som enkelte, også lokalpolitikere, synes er livsnødvendige for nationens velbefindende, måske skal droppes til fordel for, at man fokuserer på jernbane.

Kl. 10:43

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:43

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Altså, vi håber, at det lykkes ved fælles hjælp at skaffe noget mere finansiering til investering i den trafikale infrastruktur, og det gælder både vej og bane. Der er det ikke sådan, at vi skal satse ensidigt på jernbanen, som jeg noterer mig. Enhedslisten er talsmand for i vid udstrækning. Næ, vi vil satse på et både-og, og vi vil udpege de projekter, bl.a. i hovedstadsområdet, som sikrer, at vi får det attraktive valg, og et eksempel herpå er S-banen til Hillerød, hvor der er brug for mere kapacitet og tempo. Så må vi jo få defineret et projekt og få løst det problem. Sådan vil vi udvælge projekter.

Men jeg vil også gøre klart, at vi ikke kan få det hele på en gang, og vi kan heller ikke få alle motorvejsprojekterne på en gang. Vi er nødt til

at prioritere over tid. Jeg håber, at det ud fra et helhedssyn lykkes at lave en langsigtet plan, så vi rækker langt ud i fremtiden. Det er ikke mindst vigtigt af hensyn til borgerne, det er også vigtigt af hensyn til de virksomheder, som skal investere i tillid til, at deres medarbejdere kan komme på arbejde let og ubesværet, og at de kan få deres varer transporteret på en effektiv måde.

Kl. 10:44

Formanden:

Det er fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 10:44

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg noterer mig, at ordføreren siger, at der nu er ord nok, nu skal vi have handling. Jeg kunne ikke være mere enig med ordføreren i det der.

Derfor stiller jeg mig også en lille smule undrende over for det forslag til vedtagelse, der fremsættes. I forslaget til vedtagelse er der ingen konkrete forpligtelser, der er ikke nogen kobling til, at man vil i gang med f.eks. at lave nybygningsløsningen Ringsted over Køge til København, eller at man skal i gang med letbanebyggerier. Hvis der nu er den her enighed mellem SF og ordføreren bag det forslag til vedtagelse, som ordføreren lægger op til, hvorfor var det så ikke muligt for regeringspartierne at indskrive konkrete forpligtelser i det forslag til vedtagelse, så vi kan komme videre, og så vi kan skride til handling i stedet for flere ord?

Kl. 10:45

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:45

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg synes jo – ikke så mærkeligt – at vores forslag til vedtagelse er genialt, fordi det jo netop henviser til de mange gode forslag, der er kommet fra Infrastrukturkommissionen. Det henviser til, at regeringen er i fuld gang med at lave en investeringsplan, hvor partierne også får mulighed for at komme med indspil, og på et tidspunkt skal vi forhandle om den. Vi har altså kun 150 ord i sådan et forslag til vedtagelse, og der er mange gode ting, man kunne have nævnt der.

Men vi har tillid til, at regeringen nu kommer med et visionært udspil til investeringer i den trafikale infrastruktur, og så er vi klar til at forhandle ud fra det. Vi behøver ikke at nævne alle de gode konkrete forslag. I øvrigt kan jeg henviser til Venstres trafikoplæg, hvor fru Pia Olsen Dyhr kan finde de mange gode forslag.

Kl. 10:46

Formanden:

Der er ikke flere spørgsmål fra fru Pia Olsen Dyhr. Men det er der fra hr. Jesper Petersen ... [Pia Olsen Dyhr vinker.]

Markerede fru Pia Olsen Dyhr for at få ordet? Jeg troede, at medlemmet vinkede afværgende. Vi vinker til hinanden, og det er hyggeligt, så derfor er det selvfølgelig muligt for fru Pia Olsen Dyhr at få et sidste kort spørgsmål.

Kl. 10:46

Pia Olsen Dyhr (SF):

Ja, jeg skal beklage, at min gestik ikke er så god.

Jeg vil gerne følge op på det, hr. Kristian Pihl Lorentzen nævner om, at vi nu må vente og se den her investeringsplan. Grunden til, at SF har stillet den her forespørgsel, er jo netop, at vi mener, at politikere også skal være med til at bestemme tendensen med hensyn til, hvor vi skal prioritere. Skal vi prioritere den kollektive trafik frem for flere motorveje? Derfor har vi valgt at sætte fokuset her.

Jeg kunne godt tænke mig at høre, om alle projekter i Danmark nødvendigvis skal vente, til vi har en investeringsplan. Vi har jo ting, som man allerede i dag har midler til og mulighed for at gå i gang med, såsom stationsåbninger: Der er brug for en ved Herning Messecenter; der er brug for nogle omkring Århus; der er brug for en ny station mellem Hillerød og Allerød, som kan lave opkobling til resten af Nordsjælland. Der er masser af stationsbyggerier, som man f.eks. kunne starte med, eller park og rejs-anlæg, som man også kunne starte med. Har ordføreren tænkt sig, at alle investeringer i den kollektive trafiks infrastruktur skal vente, til investeringsplanen ligger færdig?

Kl. 10:47

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:47

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Nu håber vi alle sammen på, at den investeringsplan er færdig inden udgangen 2008, så det er altså ikke sådan noget, som vi skal vente på i evigheder, for det haster med at komme i gang. Men systemet er jo altså sådan, at vi laver trafikale aftaler, hvor vi prøver at se tingene i en helhed og som noget, der rækker langt frem i tiden. Det er systemet. Derefter glider forslagene så ind i de enkelte finanslove år for år. Det er jo det princip, vi har brugt hidtil, og det synes jeg er et godt princip.

Vi er nødt til at se på tingene i en helhed frem for at plukke nogle enkeltprojekter ud, som man jo kunne have meget lyst til, afhængig af hvor man i øvrigt kommer fra i landet. Vi er nødt til at se på det i en helhed, og vi har is i maven og glæder os meget til at få lavet den her investeringsplan, og så kan vi komme i gang med at få mere turbo på udbygningen af infrastrukturen, herunder den kollektive trafik, fra 2009 og fremefter.

Kl. 10:48

Formanden:

Så er det hr. Jesper Petersen for en kort bemærkning.

Kl. 10:48

Jesper Petersen (SF):

Også jeg glæder mig over, at vi diskuterer jernbaner også i relation til klimaet, og jeg er også glad for de tilkendegivelser, der er kommet fra hr. Kristian Pihl Lorentzen i dag. Jeg er dog ked af, at han på den måde var efter SF's ordfører før for at tillade sig at have ambitioner på jernbanens vegne. Det blev vi kritiseret vældigt for.

En anden ambition handler om CO₂-udslip, og der havde vi for nylig en debat her i Folketingssalen om, hvorvidt det stadig væk stod til troende, at regeringen havde en målsætning om at nedbringe CO₂-udslippet fra transportsektoren med 25 pct. inden 2030. Da var hr. Kristian Pihl Lorentzen noget vævende, han kaldte det stereotyp og andre grimme ting. I går havde vi så et samråd med klimaministeren, der helt klart bekræftede, at det fortsat er regeringens meget klare målsætning.

Så jeg vil bede hr. Kristian Pihl Lorentzen om at sige, om han er kommet på andre tanker, og om Venstre nu også kategorisk er tilhænger af den ambition, det er via jernbanedrift at nedbringe udslippet fra transportsektoren.

Kl. 10:49

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:49

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Først vil jeg lige sige, at jeg da er ked af det, hvis det lød meget, som om jeg sådan skulle være ude efter SF. Det er jeg skam ikke. Jeg holder sådan set meget af SF, men jeg tillader mig at være uenig med dem. Og om den der ensidige prioritering af jernbanen, som jeg hører, der er, vil jeg sige, at vi vil have en mere afbalanceret tilgang, for der er altså behov for investering både i bedre veje, hvor der er brug for det rundt omkring i landet, og i den kollektive trafik. Så det er et

både-og for os, og jeg kan ikke stå her og afgøre, hvor snitfladen skal ligge – er det 60/40 eller 70/30, eller hvad er det? Det vil vi få overblik over, når vi nu får investeringsplanen på bordet.

Den der debat om klima havde vi jo i sidste uge, og den synes jeg ikke vi skal tage en gang til, men jeg vil da godt slå fast, at vi stædigt vil forfølge målet om at få knækket CO₂-kurven. Vi har et klart pejlemærke, som jeg også sagde det i sidste uges debat, om at få reduceret CO₂-udledningen markant. Det er også regeringens politik, og jeg ser meget frem til den strategi, der nu kommer fra Transportministeriet i samarbejde med de andre ministerier om at få reduceret CO₂-udledningen fra transporten. Men som jeg også sagde i sidste uge, har vi en balanceret tilgang. Vi er nødt til at forholde os til, at vi ikke ensidigt kan gå efter at reducere CO₂-udledningen for enhver pris. Vi er nødt til at se på, at transport også er lig med velfærd for os alle sammen i samfundet.

Kl. 10:50

Formanden:

Hr. Jesper Petersen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 10:50

Jesper Petersen (SF):

En anden ambition, som jeg godt kunne tænke mig at høre hr. Kristian Pihl Lorentzens mening om, handler om den ambition, vi har fremført om at skulle have maksimalt 1 times transporttid mellem København og Odense, Odense og Esbjerg, Odense og Århus: Er det en ambition, som Venstre deler? Når jeg spørger, er det jo, fordi hr. Kristian Pihl Lorentzen går meget op i, at det kun er i de store byer, der er brug for at gøre noget ved jernbanen. Også mellem de større byer synes jeg nu det er ret væsentligt at give folk et godt alternativ til at tage bilen på tværs af landet, og der er rejsetiderne i dag mellem de større byer altså alt, alt for lange i de eksempler, som jeg nævnte før.

Der har vi en konkret ambition om med jernbanepåbuddet at få nedbragt rejsetiden så drastisk, at det f.eks. kun tager 1 time fra Esbjerg til Odense. Det kræver forbedringer af jernbanen, det kræver elektrificering, hvad jeg ved at Venstres medregeringsparti jo varmt støtter. Er den her ambition om 1 time mellem de større byer en ambition, som Venstre deler, herunder forbedringer og elektrificering af jernbanen?

Kl. 10:51

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:51

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg skal gerne gentage det, jeg sagde i min ordførertale, nemlig at vi er meget opmærksomme på, at toget har styrke på de lange strækninger mellem de store byer. Så vi går efter at få nedsat rejsetiden mellem Aalborg og København, Esbjerg og Odense og København osv. Det er klart et mål for os.

Som jeg også sagde, har vi et pejlemærke, der hedder, at vi ønsker, at fjerntogene kommer op på 200 km/t. Det, vi har afvist, er tankerne om de her TGV-tog, som kører over 300 km/t. Der må vi sige, at Danmark er så lille et land, at vi vurderer, at det er en investering, der er helt ude af proportion med de fordele, vi får ud af det. Toget kan jo dårligt nå at komme op i fart, før man når frem til næste by, så vi satser i stedet for på nogle effektive fjerntog, der kører væsentlig stærkere end i dag. Det er vores pejlemærke for de videre investeringer.

Kl. 10:52

Formanden:

Så er det hr. Jonas Dahl.

Kl. 10:52

Jonas Dahl (SF):

Hvor der er en vilje, er der en vej, nævnte hr. Kristian Pihl Lorentzen. Det glæder SF, at vi nu også endelig har fået banen med i hr. Kristian Pihl Lorentzens slogan. Det er på tide, fristes man til at sige.

Hr. Kristian Pihl Lorentzen nævner i sin ordførertale, at der er indgået en aftale om genopretningen af det danske skinnet. Er Venstres ordfører enig i, at der ikke bare er behov for en genopretning af det danske skinnet, men at der også er behov for en opgradering af det danske skinnet?

Kl. 10:53

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:53

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Ja, jeg kan igen henvise til min ordførertale, hvor jeg klart tilkendegav, at der er en række bane-strækninger, hvor der er brug for en opgradering. Jeg nævnte eksempelvis Ringsted-København, som haster mest, men også Sydbanen skal vi gøre en masse ved, Nordvestbanen, sønderjyske jernbaner osv. Der skal vi nok spille ind med konkrete forslag til den plan, som regeringen nu skal udarbejde. Igen vil jeg ikke foregøgle, at vi kan få det hele på en gang, vi er nødt til

at strække det over tid og så sætte ind der, hvor skoen trykker mest.

Med hensyn til at det var på tide, at Venstre gør noget ved banen, vil jeg godt lige gøre opmærksom på, at det faktisk er Venstre, der sammen med andre ansvarlige trafikforligspartier, har afsat ekstraordinære beløb til genopretning af de mange års forsømmelser, der har været på jernbanen, og som har gjort, at vi har fået nedslidt vores skinner. Det har Venstre været med til at genoprette, så jeg synes, det var lidt af en tilsnigelse at sige, at det var på tide, vi interesserede os for banen. Det har vi gjort hele tiden.

Kl. 10:54

Formanden:

Det er hr. Jonas Dahl for en sidste kort bemærkning.

Kl. 10:54

Jonas Dahl (SF):

Jeg konstaterede blot, at hr. Kristian Pihl Lorentzens slogan var blevet udviklet, ved at der nu var kommet bane med i sloganet.

Med hensyn til genopretningen er jeg meget enig i hr. Kristian Pihl Lorentzens konstatering af, at der har været et efterslæb på det danske skinnenet, og at der derfor har været behov for en genopretning. Men jeg synes ikke, at hr. Kristian Pihl Lorentzen og regeringen som helhed har fremlagt nogen visioner for, hvordan man ser fremtiden for at lave en opgradering af det danske skinneløse. Hr. Kristian Pihl Lorentzen nævner en række konkrete forslag, men der er ikke rigtig kommet nogen udspil. Har hr. Kristian Pihl Lorentzen ambitioner om, at der skal være en generel opgradering af skinneløset, hvad angår hele H't i Danmark, eller er det kun af de pågældende strækninger, som hr. Kristian Pihl Lorentzen nævnte?

Kl. 10:54

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:54

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg skal gerne gentage, at vores vision er, at man kan komme til at køre betydelig stærkere med tog på de fjerne strækninger. Deri ligger jo også ud over opgraderingen, så skinnerne er i orden og signalerne kommer i orden, at vi også får noget moderne rullende materiel, så selvfølgelig har vi en vision om, at de baner bliver opgraderet over tid. Men vi vil også satse kraftigt på pendleroplandet til de større byer, herunder på Sjælland. Der vil vi gå ind og prioritere kraftigt.

Vi ønsker klart, at der kommer mere trafik på den kollektive side, og hvis man læser regeringsgrundlaget, vil man se, at det også er regeringens ambition, og derfor ser vi med sindsro frem til den plan, der på et tidspunkt kommer fra transportministeren, hvor vi får et udspil til de konkrete projekter, der skal iværksættes i de nærmeste år, men også hvor vi lægger sporene – om jeg så må sige – på den lange bane.

Kl. 10:55

Formanden:

Det er hr. Klaus Hækkerup for en kort bemærkning.

Kl. 10:55

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil godt spørge Venstres ordfører, der nu har snakket om, at det her skal vi tage fat på, og der skal komme en plan: Er Venstre parat til at handle nu? Vi skal jo i løbet af det her forår tage stilling til opgradering af strækningen fra Fredericia til Århus. Er Venstre indstillet på at udbygge den strækning, så togene kommer til at køre på den med 200 km/t., eller er det sådan, at vi nu først skal opgradere den til 160 km/t., og hvis man beslutter sig for, at nu skal togene til at kunne køre hurtigere, så skal vi derefter til at opgradere den fra 160 km/t. til 200 km/t.? Hvad er Venstres holdning til det her? Det er jo noget, vi skal tage stilling til i løbet af 2-3 måneder.

Kl. 10:56

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 10:56

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Der er det jo et godt princip, at man aldrig skal løfte fanen højere, end benene kan nå jorden. Det er derfor, jeg siger, at vores pejlemærke er, at vi skal op på 200 km/t. for fjerntogene.

Det er vores pejlemærke ude i horisonten, men jeg vil ikke her stå og love, at vi på den konkrete strækning mellem Fredericia og Århus med det samme kan lave det hop op til 200 km/t., for det ville givetvis kræve en tillægsbevilling, der er ret så stor. Derfor vil jeg ikke stå og love det her, men pejlemærket er klart. Jeg tror også, at Socialdemokraterne er enige i, at vi skal have hastigheden op på fjernstrækningerne.

Kl. 10:57

Formanden:

Hr. Klaus Hækkerup for en yderligere kort bemærkning.

Kl. 10:57

Klaus Hækkerup (S):

Jeg kan starte med at bekræfte, at det er vi. Det ville jeg også have sagt i min ordførertale, det kan jeg måske spare nu.

Nu kommer vi jo til at tage stilling til det her. Når Venstres ordfører siger, at vi er nødt til her at se på, hvad det koster, så vil jeg godt sige, at jeg har spurgt i ministeriet. Jeg har ikke fået svar på, hvad det vil koste, hvis man i stedet for 160 km/t. går op til 200 km/t. Derfor vil jeg godt først spørge: Har Venstres ordfører oplysninger om, hvad det vil koste at gå op på 200 km/t.?

Venstres ordfører står og siger, at vi skal tage hensyn til de lange strækninger og forbindelserne i landet, men præcis strækningen fra Århus ned til Fredericia indgår jo meget, meget tungt i netop det net, som Venstre har sagt at de vil opgradere, og derfor er det da naturligt at spørge i dag: Vil Venstre opgradere det nu, eller er det også noget, der skal vente til engang ud i fremtiden? Det er to spørgsmål.

Kl. 10:58

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 10:58

Kristian Pihl Lorentzen (V):

For det første kan jeg sige, at jeg ikke har noget tal på, hvad det vil koste at lave den yderligere opgradering, og for det andet har vi en trinvis tilgang til det her. Altså, lad os nu først få genoprettet skinnenettet, så togene kan komme til at køre til tiden, lad os få signalerne moderniseret og udskiftet over hele Danmark – det er et meget stort projekt frem til 2020 – og derefter vil vi så lave en trinvis udbygning, sådan at vi kommer videre op i hastighed. Visionen er som sagt 200 km/t. på fjernogsstrækningerne. Det vil vi kæmpe for at nå, men jeg siger ikke, at vi kan nå det på 5 år eller 10 år.

Kl. 10:58

Formanden:

Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

Kl. 10:59

(Ordfører)**Klaus Hækkerup (S):**

Jeg vil godt starte med at sige tak til SF for at have rejst forespørgslen og også takke ministeren for den besvarelse, hun gav.

Når vi snakker om visionerne på jernbaneområdet, har jeg allerede af den debat, vi har haft indtil nu, kunnet lytte mig til, at det er vanske-

ligt at høre en egentlig uenighed om visionerne blandt de forskellige politiske partier, herunder også forespørgerens parti.

Jeg vil godt på Socialdemokratiets vegne præcisere, at de visioner, vi har, selvfølgelig består i at komme til at få et jernbanenet, hvor trafikken kan afvikles hurtigt, og hastigheden skal være mindst 120 km/t. på hovedjernbanenettet. Bl.a. for at opnå det ønsker vi, at fornyelsen af skinnenettet skal fremrykkes, sådan at det er færdigt i 2012. Vi ønsker fornyelse af signalerne, som også Venstres ordfører var inde på. Vi ønsker specielt, at det sker her i S-togs-området. Vi ønsker, at der kan etableres nye stationer. Nogle har været nævnt, men man har f.eks. glemte den nye station ved Frederikssund. Vi har brug for at etablere andre kollektive transportformer. Vi skal arbejde for tiltag, der letter samarbejdet, hvad angår overgangen mellem de forskellige transportformer. Og for Socialdemokratiets vedkommende vil vi selvfølgelig også fremme udnyttelsen af den kollektive trafik gennem nedsettelse af taksterne for både personer og gods.

Det er visioner, som vi – måske bortset fra det sidste – kan være enige om meget bredt. Hvor står vi så i dag? Hvilken situation er vi i i forhold til det, vi gerne vil nå? Det allerallerførste, jeg gerne vil nævne, er, at vi er langt, langt bagud med leverancen af de i IC4-tog, som vi har købt, og som vi har aftalt skulle være leveret den 31. juli 2003. De er ikke kommet endnu, og det er helt ødelæggende i forbindelse med at udbygge den kollektive trafik på jernbanenettet, at de tog, der skulle gøre den kollektive trafik moderne, effektiv, tidssvarende og tiltalende for forbrugere, år efter år efter år er blevet forsinket. Det er utilfredsstillende, og det er dårligt gået af DSB.

Jeg vil også godt nævne, at en anden væsentlig ting for at sikre en bedre kollektiv trafik, som borgerne vil bruge, er, at vi får rettidigheden for DSB's tog op. Den var 92 pct. i 2001, den er faldet til 83 pct. i 2006, og der er altså ikke noget så dræbende som at stå på hovedbanegården og vente på et tog. Det gælder, hvad enten ventetiden nu skyldes nedfaldne køreledninger, hvilket snart er den hyppigste årsag til, at togene stopper eller ikke kører i hovedstadsområdet, eller det skyldes andre forhold.

Så det, der er brug for, er, at vi satser på en række områder. Vi har brug for – og det vil jeg først og fremmest nævne, for det var Venstres ordfører måske en anelse vag med hensyn til – at få den nye baneforbindelse mellem Køben-

havn, Køge og Ringsted udbygget og få hastigheden op på mindst 200 km/t.

Vi har været inde på strækningen Århus-Fredericia, men jeg vil også gerne i forbindelse med Femern Bælt-projektet og den planlagte udbygning af togstrækningen mellem Ringsted og Rødby nævne, at vi også har brug for, at man på den strækning når op på en hastighed af 200 km/t.

Så går vi i gang med fornyelsen af signalerne, sådan som det er foreslået af Banestyrelsen. Vi har brug for at øge antallet af passagerer på jernbanen, og her vil jeg godt nævne det meget succesfulde og flere gange gentagede forsøg, DSB har sat i gang, med i en periode at gøre det gratis at køre med toget på en vis strækning, senest i december måned i år oppe i Aalborg. Det er klart, at passagerantallet stiger voldsomt, når det er gratis. Når man så når dertil, at man genindfører betalingen, så falder det selvfølgelig lidt, men ikke ned til det niveau, det lå på, før man indførte den gratis periode. Det er selvfølgelig meget vigtigt, at den slags tiltag iværksættes, med henblik på at kunderne kan se, at det også er attraktivt at bruge den kollektive trafik, herunder toget.

Så har vi foreslået, at der indføres en Mautordning for lastbiler, og erfaringerne fra Tyskland viser, at det bl.a. vil overflytte godstransport fra veje til skinner.

Endelig er det vigtigt, at vi bliver bedre til at se situationen fra brugernes side, bl.a. sådan at vi får en ordentlig sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Det gælder både transport af passagerer og transport af gods.

Jeg vil slutte min ordførertale af med at sige – selv om det falder uden for rammerne af den her forespørgsel – at vi finder, at hvis vi vil overflytte transporten fra biler til skinner, så er det vigtigt, at billetpriserne i den kollektive trafik bliver sat ned.

Kl. 11:04

Formanden:

Ja tak. Der er ingen, der har bedt om korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Klaus Hækkerup. Næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

Kl. 11:05

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Ved dagens forespørgsel bliver der spurgt om, hvilke visioner regeringen har for jernbanedriften i Danmark. Det skal jeg jo så ikke gøre mig til talsmand for, det har regeringspartierne redegjort for. Nej, jeg vil hellere stille spørgsmålet:

Hvad vil Folketinget gøre for jernbanedriften i Danmark? For i sidste ende er det jo et flertal her i salen, der skal beslutte, hvordan investeringerne i fremtiden skal anvendes og prioriteres, og hvilke af Infrastrukturkommissionens anbefalinger der skal følges, og i hvilken rækkefølge.

Endelig kunne der også være løsninger uden for kommissionens anbefalinger, set i lyset af at jernbanen ikke har den højeste prioritering i deres rapport. Kommissionen skønner kun en stigning i passagerantallet på 5-10 pct. frem til 2030, mens biltrafikken i den samme periode skønnes at ville stige med 70 pct. Her kunne jeg da godt have tænkt mig nogle løsningsmodeller til, hvordan man kunne ændre på disse profetier.

Dansk Folkeparti har siden 2001 deltaget i alle større trafikforlig og været med til at påtage sig et ansvar for genopretningen som følge af skiftende regerings manglende investeringer i infrastrukturen – senest med aftalen af 2007. Vi vil også i fremtiden arbejde målrettet for at forbedre trafikken til gavn for erhvervslivet, miljøet, som vil spille en stadig større rolle i debatten, og så ikke mindst til gavn for borgere, der hver dag bruger transportsystemet for at kunne passe deres arbejde. Den kollektive transport har høj prioritet for Dansk Folkeparti, for kun ved at gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik kan vi mindske kørsel i egen bil og dermed være med til at løse trængselsproblemerne på vejene, men ikke ved at straffe bilisterne med roadpricing og vejafgifter, som nogle taler varmt for. Lad mig lige understrege, at Dansk Folkeparti ikke vil nedprioritere vejene, også her skal vi være helt fremme, men lige i dag er det jernbanen, vi skal debattere.

Der er ingen tvivl om, at vi for at gøre det mere attraktivt at køre med tog er nødt til at stille større krav til aktørerne på markedet, større krav til service, pris – alle de parametre, der kan spille ind på, hvilke valg man som forbruger tager. Hvem gider eksempelvis sidde i et beskidt, overfyldt tog, fordi man ikke har vogne nok til rådighed, der oven i købet er forsinket, og så til en pris, der i nogle tilfælde i hvert fald er højere end den udgift, man har ved at køre i egen bil? Svaret er jo meget simpelt, og det er jo også en af nøglerne – som vi ser det – til fremtidens succes for den kollektive trafik.

En anden ting, der bør ses på efter Dansk Folkepartis mening, er elektrificeringen af det danske jernbanenet, hvilket er en forudsætning, hvis vi ønsker højhastighedstog, men også en nødvendighed, hvis vi skal kunne opfylde frem-

tidens miljøkrav. Letbaner bør også indtænkes i fremtidens bestræbelser på at sænke CO₂- og partikeludledningen. Jeg ser letbaner som det bedste alternativ til det nuværende mylder af bybusser, og modsat regeringspartierne mener Dansk Folkeparti, at det godt kan være en statslig opgave at deltage i finansiering og anlæg af letbaner, netop fordi der er store samfundsøkonomiske gevinster ved det. Endelig kan letbaner integreres i det nuværende skinnet eksempelvis i København og Århus.

Der er i øjeblikket meget diskussion om anvendelsen af OPP-modellen, Offentlig-Privat Partnerskab. Jeg tror, at for at klare fremtidens krav til investeringer i infrastrukturen kan OPP-løsningen være et godt supplement, og her kunne eksempelvis letbaner sagtens være pilotprojekt, f.eks. den planlagte letbane i Århus.

Selv om forespørgerne beder om regeringens visioner for jernbanedriften, håber jeg afslutningsvis, at det er tilgivet, at jeg her på Dansk Folkepartis vegne er kommet med en række gode, konstruktive forslag til en bedre kollektiv trafik i fremtiden.

Lad mig så lige til slut understrege, at Dansk Folkeparti også tager medansvar, når finansieringen skal tilvejebringes. Visioner er gratis, men virkeligheden koster penge.

Kl. 11:09

Formanden:

Ja tak. Der er korte bemærkninger, og den første er fra fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 11:09

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg noterede mig, at ordføreren i sit indlæg lagde vægt på, at den her debat skal bruges til at finde ud af, hvad Folketinget vil. Det er jeg meget enig med ordføreren i. Det er faktisk derfor, SF har stillet den her forespørgsel. Derfor undrer det mig også, at Dansk Folkeparti kan støtte op om regeringens forslag til vedtagelse, for der er ikke noget konkret forslag til, hvad vi skal gå i gang med i det forslag til vedtagelse.

SF er meget enig med Dansk Folkeparti i, at vi skal gå i gang med elektrificering af banenettet, letbaneprojekter osv. osv., og derfor har vi også valgt at skrive det ind i vores vedtagelse. Derfor vil jeg gerne spørge hr. Kim Christiansen om, hvad begrundelsen så er for, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte vores forslag til vedtagelse.

Kl. 11:10

Formanden: Ordføreren.

Kl. 11:10

Kim Christiansen (DF):

Hovedbegrundelsen for, at vi ikke kan støtte SF's forslag, er jo, at det sandsynligvis ikke kommer til afstemning. Det kan vi ikke, fordi vi selvfølgelig støtter op om det forslag til vedtagelse, som vi er medforlagsstillere på. Når nu fru Pia Olsen Dyhr siger, der ikke er nogen løsningsforslag, så må jeg sige, at det er der jo netop. Der er i hvert fald peget på den investeringsramme, der frem til 2014 er fastlagt for jernbanen. Det, vi så også kan diskutere, er – i forbindelse med debatten til efteråret om investeringsplanen – hvordan vi så skal prioritere de ekstra midler, der eventuelt fremadrettet måtte være til rådighed, og i den debat er SF da velkommen til at komme med input.

Kl. 11:10

Formanden:

Fru Pia Olsen Dyhr for en sidste kort bemærkning.

Kl. 11:10

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg noterede mig også, at ordføreren i sit indlæg var inde på prisen i den kollektive trafik. Jeg vil derfor gerne spørge hr. Kim Christiansen, om Dansk Folkeparti i deres krav til finanslovsforhandlingerne vil gå ind og foreslå, at man giver et taksttilskud til den kollektive trafik.

SF gjorde i slutningen af 1990'erne under den SR-ledede regering det, at vi stillede krav til dem om, at taksterne i den kollektive trafik ikke måtte stige. Det betød, at man satte 200 mio. kr. af årligt for at sikre, at taksterne ikke steg. Vil Dansk Folkeparti gøre det samme, altså reelt garantere, at taksterne ikke stiger, og vil Dansk Folkeparti måske endda være med til, at taksterne falder for den kollektive trafik, eller er det bare sådan noget, der bliver sagt og bare er ord fra Folketingets talerstol, fordi det nok er noget, folk vil høre, mens man reelt ikke gør noget?

Kl. 11:11

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 11:11

Kim Christiansen (DF):

Dansk Folkeparti vil ikke være med til at lave statsstøtteordninger. Når jeg nævner prisen, så nævner jeg den som et af de parametre, man skal sætte op for de aktører, som er på markedet. For det produkt, man udbyder, er der mange parametre, der spiller ind, og prisen er en af dem. Jeg nævnte også rengøring af togene, hele serviceniveauet på togene. Fru Pia Olsen Dyhr var

selv inde på, at for den samme udgift kan 50 pct. flere passagerer rejse og betale billet, når man øger antallet af afgang og hastigheden på togene, hvilket vil kunne være med til at sænke priserne. Så det er bare nævnt som et parameter for at gøre det mere attraktivt. Det er ikke, fordi vi vil lave statsstøtteordninger.

Kl. 11:12

Formanden:

Det er hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 11:12

Per Clausen (EL):

I forlængelse af det vil jeg godt stille et spørgsmål til hr. Kim Christiansen, som jo er meget hårdnakket, når det handler om roadpricing, og siger: Det skal ikke indføres! Men må jeg på den anden side ikke forstå det på den måde, at hr. Kim Christiansen accepterer – priserne på at bruge kollektiv trafik er jo steget meget mere end priserne på at køre bil – at hvis man virkelig vil sænke på kollektiv trafik i fremtiden, hvad jeg har forstået at hr. Kim Christiansen gerne vil, så er vi nødt til at interessere os for de takster, man betaler for at køre med den kollektive trafik?

Kl. 11:12

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 11:13

Kim Christiansen (DF):

Det kan vi som politikere godt interessere os for, men det er jo stadig væk op til udbyderne af produktet at sælge det til en pris, som forbrugerne ønsker at betale. Og det er derfor, jeg blot nævner det som en parameter. Det er ikke anderledes end med alle andre produkter, der bliver udbudt – også nede i den lokale brugs – at hvis prisen er for høj, lader forbrugerne produktet ligge på hylden. Sådan er det også med den offentlige transport.

Kl. 11:13

Formanden:

Hr. Per Clausen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 11:13

Per Clausen (EL):

Skal jeg forstå hr. Kim Christiansens synspunkt sådan, at der fremover overhovedet ikke skal gives nogen offentlig støtte til kollektiv transport? Og mener hr. Kim Christiansen, at konsekvenserne af det bliver, at det bliver billigere at bruge kollektiv transport?

Kl. 11:13

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 11:13

Kim Christiansen (DF):

Nu ved jeg godt, at hr. Per Clausen og hr. Per Clausens parti meget støtter tanken om statstilskud til både det ene og det andet, men det ligger langt fra Dansk Folkepartis tanker. Vi mener, at en forretning, herunder også den kollektive trafik, skal være en god, sund og rentabel forretning, og der er det op til aktørerne at gøre den så attraktiv, at man får flere passagerer og dermed kan sænke priserne. Det skal ikke være i form af økonomisk tilskud fra staten.

Kl. 11:14

Formanden:

Så er det hr. Jonas Dahl for en kort bemærkning.

Kl. 11:14

Jonas Dahl (SF):

Jeg skal bare sikre mig, at jeg hørte korrekt, da hr. Kim Christiansen sagde, at Dansk Folkeparti støtter letbanen i eksempelvis Århus. For så vidt jeg husker, støttede Dansk Folkeparti ikke det forslag, der var fremme i januar 2007, om, at regeringen og Folketinget skulle støtte en videre undersøgelse af letbanen i Århus.

Kl. 11:14

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 11:14

Kim Christiansen (DF):

Jeg må sige til hr. Jonas Dahl, at jeg ikke er vildende om det, som han nævner. Jeg kan kun slå fast, at vi støtter letbanetanken – ikke kun i Århus, også i andre større danske byer.

Kl. 11:15

Formanden:

Hr. Jonas Dahl for en sidste kort bemærkning.

Kl. 11:15

Jonas Dahl (SF):

Jamen det glæder mig meget, og jeg ser frem til, at vi kan fortsætte et samarbejde mellem SF og Dansk Folkeparti om at introducere letbanen i det danske samfund.

Jeg har så et opfølgende spørgsmål. I det forslag til vedtagelse, som hr. Kim Christiansen støtter, står der bl.a., at der er fastlagt en plan for genopretningen af jernbanen. Anerkender hr. Kim Christiansen, at der også er behov for en opgradering af det danske skinnet?

Kl. 11:15

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 11:15

Kim Christiansen (DF):

Jeg anerkender, at der visse steder er problemer, på nogle strækninger. I sidste uge diskuterede vi Sønderjylland, og selvfølgelig er det et problem. Der er også strækninger i Nordjylland, der er hele problematikken København-Ringsted. Der er masser af steder i Danmark, hvor der er flaskehalsproblemer, og det er jo alt sammen noget, der også vil indgå – går jeg da ud fra i hvert fald – i den investeringsplan, som nu bliver fremlagt til efteråret, og hvor man får kigget på, hvor der er mest brug for pengene her og nu. Det vil jo altid blive en prioritering, for jeg går ikke ud fra, at hr. Jonas Dahls har et finansieringsforslag med hensyn til at finde de 130-140 mia. kr., som det jo eventuelt vil koste at udbedre alting på dag et.

Kl. 11:16

Formanden:

Der er ikke flere der har bedt om korte bemærkninger. Tak til hr. Kim Christiansen. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 11:16

(Ordfører)**Henriette Kjær (KF):**

Det er vigtigt, at vi har en god kollektiv transport i Danmark, og det er også nødvendigt, at vi har et reelt alternativ til bilen. Derfor skal togene, skinnerne, signalerne og hele infrastrukturen på baneområdet fungere. Vi ved, at vi står over for en kraftig vækst i trafikken, og at ikke alt kan foregå på vejene. Derfor er det nødvendigt med et velfungerende banenet, så både personer og gods kan blive transporteret på skinner.

Desværre har vi oplevet uregelmæssigheder på banen de sidste år. Skinnerne er nedslidte, signalerne er ikke tidssvarende og er ofte behæftet med fejl, køreledningerne falder ned, og IC4-togene er forsinkede. Men problemer er jo til for at blive løst, og derfor har VK-regeringen sammen med forligspartierne Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre lavet en aftale om at sætte massivt ind for at få genoprettet skinnenettet. Der er blevet afsat 4,7 mia. kr. til brug for genopretning og udskiftning af skinner. Banedanmark begynder der, hvor der kører flest tog, så flest muligt får glæde af udbedringerne. Desuden er der truffet beslutning om at udskifte signalsystemet med et mere moderne satellitbaseret system, og det er virkelig noget, der vil kunne give mere regularitet og regelmæssighed og dermed gøre toget mere attraktivt.

Netop nu er Trafikstyrelsen ved at lave en VVM-undersøgelse af femtesporløsningen og nybygningsløsningen for at løse øge kapaciteten på strækningen København-Ringsted. Det er et ret afgørende projekt, som jeg håber kan realiseres med den ene eller den anden løsning, når VVM-undersøgelsen er færdig, for der er brug for mere kapacitet på den strækning. Får vi mere kapacitet til Københavns Hovedbanegård, betyder det også bedre vilkår for togtrafikken i hele landet. Det kan f.eks. betyde, at vi kan få lyntog til Fyn og Jylland med halvtimesdrift og på den måde gøre det mere fleksibelt og tiltrækkende at bruge toget frem for at sætte sig ind i sin bil.

Derfor er en udvidelse af kapaciteten på strækningen København-Ringsted uhyre vigtig. For at få togtrafikken til at glide lettere, vedtog Folketinget i februar sidste år en anlægslov om etablering af et overhalingsspor i Ringsted.

Overhalingssporet er en del af et større projekt. Man er ved at iværksætte en række mindre forbedringer af infrastrukturen mellem Østerport og Ringsted, og det betyder faktisk, at kapaciteten på strækningen øges betragteligt. Det betyder nemlig, at man kan indsætte flere tog, eller også kan man opnå bedre rettidighed hos de tog, der kører på strækningen, fordi man fjerner flaskehalsen ved Ringsted. Banedanmark begynder faktisk at grave i jorden allerede i marts, så vi kan se frem til en snarlig forbedring.

Et andet spændende hjørne af jernbanedriften er elektrificeringen. En elektrificering af jernbanenettet er blevet stadig mere interessant set i lyset af de miljømæssige fordele, der kan hentes ved at anvende vedvarende energi til driften af kollektiv trafik. I sidste uge havde vi jo en debat om, at mindske transportens udslip af CO₂. Vi har en ambition om at nedbringe udslippet af CO₂, og det vil derfor være oplagt at få elektrificeret en større del af banen. Men udover at det mindsker CO₂-udslippet, har det også en række andre fordele. En af de fordele ved elektrificeringen vil jo være, at det bliver nemmere at anskaffe sig togmateriel, da lokomotiverne i givet fald ikke skal kunne køre på både diesel og el. Udvalget af eltog er også meget større. De er mere miljørigtige, og de kører hurtigere end dieseltogene. Hvis vi f.eks. nogen sinde skal have højhastighedstog i Danmark, så kan det kun ske med eltog. Der er simpelt hen ingen dieseltog, der kan køre hurtigere end 225 km/t.

Der er ingen tvivl om, at vi står over for en række store udfordringer, og vi Konservative vil gerne gå aktivt ind i drøftelser om at sikre banen

bedre vilkår, så den står som et stærkt alternativ til privatbilismen. Vi støtter selvfølgelig det forslag til vedtagelse, vi er medforlagsstillere til, og som blev oplæst af Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:20

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Der er ingen, der har bedt om korte bemærkninger. Den næste i ordførrækken er hr. Johs. Poulsen.

Kl. 11:21

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

I Det Radikale Venstre har vi gennem en lang år-række arbejdet fremadrettet for at få øget investeringerne på jernbaneområdet, fordi det jo, som det er sagt fra stort set alle ordførere indtil nu, er ganske væsentligt, at vi får øget kapaciteten der, at vi får tilgængeligheden øget, at vi får sikkerheden øget, og at vi i det hele taget får en jernbane, som både med hensyn til passagertransport og med hensyn til godstransport bliver endnu bedre.

Hvis man kigger bagud, er der ingen tvivl om, at der har været en lang række forsømmelser på baneområdet, og derfor er udfordringen jo ikke mindst at få rettet op på dem og så på en række områder få foretaget nye investeringer, der betyder, at vi i endnu højere grad kan fremtidsindrette vores kollektive trafiksystem, så det kan opfylde de udfordringer, vi står over for.

Det er vi heldigvis godt i gang med. Det Radikale Venstre har i den sammenhæng valgt at samarbejde med regeringen og Dansk Folkeparti om de her udfordringer, og jeg skal ikke lægge skjul på, at vi faktisk er lidt stolte over nogle af de aftaler, vi har lavet på området, som rent faktisk retter op på de her tidligere års forsømmelser, og som tager fat på udfordringerne på en meget konkret måde.

Det ændrer selvfølgelig ikke på, at udfordringerne er endnu større end det, der allerede er aftalt, og derfor glæder vi os også over, at vi er blevet enige om en fællesudtalelse, som klart siger, at der yderligere skal prioriteres en indsats på jernbaneområdet. Vi er tilfredse med, at vi kan samarbejde om det, og det spændende bliver den næste fase, hvor vi så skal lægge de konkrete prioriteringer ind, som skal sørge for, at det så også bliver virkelighed.

Det er sagt flere gange i debatten, at der nødvendigvis skal være en finansiering til stede, og det er selvfølgelig også en meget spændende diskussion. I al fald må vi sige, at det ikke er

muligt at plukke pengene fra træerne og sige, at de nu blot kan investeres. De skal være til stede, og de skal indgå i en fornuftig finanspolitisk sammenhæng, og der må vi nødvendigvis også i trafikmæssig henseende sige, at prioriteringer er nødvendige.

Der er naturligvis banemæssige udfordringer i alle dele af landet, og vi diskuterer dem jo fra tid til anden her i Folketingssalen, enten i generelle debatter eller foranlediget af, at der jo også ofte er forespørgsler eller beslutningsforslag om enkeltstrækninger her i Folketingssalen, så der er jo et ganske komplet billede af, hvor der ligger en række udfordringer, som vi skal have taget fat på. Derfor hilser vi sådan set også denne forespørgselsdebat velkommen, fordi den jo endnu en gang peger på, at der er noget, vi skal tage fat på. Men jeg kan sige, som også hr. Klaus Hækkerup var inde på i sin ordførertale, at der jo er meget, der tyder på, at vi i det her Folketing i hovedlinjerne stort set er fælles om visionerne om, hvad der skal ske, og det er jo et godt afsæt for det, der forhåbentlig skal ske senere i år, hvor vi i al fald håber, at det lykkes at få en meget bred aftale om de kommende års investeringer i infrastruktur, ikke mindst her på jernbaneområdet.

Det vil naturligvis vise sig, om det er muligt, men vi synes, at der må gøres meget for det, ikke mindst med det afsæt, at det tilsyneladende er sådan, at vi langt hen ad vejen har fælles visioner; så er udfordringen jo ikke mindst den økonomiske.

Så vi er tilfredse med det forslag til vedtagelse, der ligger i dag, som altså har det her fremadrettede sigte, og vi håber sådan set, at hele Folketinget vil kunne stemme for et sådant forslag til vedtagelse, fordi det altså trækker perspektiverne op og også formulerer de udfordringer, som vi står med.

Jeg vil ikke gå ind på enkeltområder ud over at sige, som også fru Henriette Kjær var inde på, at der i alt fald er en beslutning, som helt aktuelt trænger sig meget hårdt på, når vi taler jernbane. Der er rigtig mange, som kunne tages op, men det helt afgørende er, at vi hurtigst muligt for taget beslutning angående strækningen København-Køge-Ringsted. Selv om der fortsat er undersøgelser i gang, må vi sige, at i det øjeblik det planmæssige grundlag er til stede – og det skal selvfølgelig være til stede på en ordentlig måde – så er det helt afgørende vigtigt, at den beslutning bliver taget med det samme, fordi den også er en nøgle til at løse en række af de

andre sammenhængende problemer, som vi skal løse på jernbaneanområdet.

Kl. 11:25

Formanden:

Tak. Der er ikke bedt om korte bemærkninger, så tak til hr. Johs. Poulsen. Den næste i ordfører-rækken er hr. Per Clausen.

Kl. 11:25

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

For så vidt giver debatten i dag jo anledning til optimisme. Når man i årevis har talt for, at det var nødvendigt at sætte CO₂-problemstillingen centralt i diskussionen af vor trafik- og transportpolitik, så er det glædeligt i dag at konstatere, at ingen partier benægter, at den sammenhæng eksisterer, og der er heller ingen partier, der benægter, at CO₂-udslippet må udgøre et væsentligt element i diskussionen af transport- og trafikpolitik.

Det kan lyde banalt og enkelt, men sagen er jo, at det for adskillige i Folketinget er et forholdsvis nyt standpunkt, i hvert fald at der skal gøres noget ved det.

Det er jo også sådan, at de investeringer, vi i dag foretager i transportsektoren, får dybtgående virkninger på klimaet om to-tre generationer, dvs. at effekterne vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn. Så når der snakkes om, at der skal være penge til rådighed for investeringerne, er det også vigtigt at fastholde, at det afgørende altså også er, hvordan vi bruger de midler, vi har, til investeringer, for vi har jo en lang række handlemuligheder, som kunne reducere udledningen af CO₂, det kræver bare en resolut og omfattende politisk handling.

Hvis vi styrker togtrafikken, kan vi bidrage til en samlet reduktion af transportsektorens miljøpåvirkning og bidrage til at afbøde de klimaforandringer, som truer os. Det kan vi jo, fordi det generelt kræver mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller 1 t gods med jernbane end med bil og fly. Og det er jo også, når vi snakker om den lidt længere transport i Danmark, en afgørende pointe, at der ikke findes nogen meningsfuld begrundelse for, at man i et land af Danmarks størrelse skal have indenrigsflyvning. Det er undertiden i debatten blevet beskrevet, som om at det er vanskeligt at have godstransport på skinner i Danmark, fordi landet er for lille. De samme politikere har tilsyneladende ingen problemer med at mene, at Danmark åbenbart er stort nok til at have indenrigsflyvning. Pointen er selvfølgelig,

at det forholder sig stik omvendt, men det forudsætter selvfølgelig massive investeringer i den kollektive trafik, sådan at togforbindelserne kan blive hurtigere, og sådan at togforbindelserne kommer til at køre til tiden.

Det danske jernbaneanet er på flere strækninger hårdt presset. Det gælder især hovedbaneanettet fra København til Frederikshavn, Esbjerg og Padborg, hvor det i perioder er svært for DSB at fremføre det antal tog, der er behov for. Vi har set talrige og langvarige hastighedsnedsettelse, enten på grund af slidte skinner, dårligt vedligeholdt signalteknologi eller på grund af omfattende sporarbejder eller varme. Der er indført nødkøreplaner, som har betydet, at den tid, det f.eks. tager at komme fra København til Esbjerg ifølge sommerkøreplanen fra 2007, faktisk er 15 pct. længere, end hvis man skulle foretage den samme rejse i 1997.

Samtidig er der trængsel inde i selve toget. Således har mange myldretidsrejsende mellem Fredericia og Århus svært ved at finde en siddeplads. Trængslen på hovedbaneanettet og omkring de større byer gør det vanskeligt at ind sætte flere tog, og det bliver bestemt ikke lettere for DSB at realisere planen »Gode Tog til Alle«. Det, der også er en vigtig pointe her, er, at hvis man skal have nærbaner og andre togforbindelser, også i pendlertrafikken og til de store byer, forudsætter det jo også, at der er plads på skinnerne, fordi de er en nødvendig forudsætning for, at der både kan være nærbaneforbindelser, som satses på pendlere, og tog, som kommer hurtigt frem over længere afstande, også godstog.

Enhedslisten har, på trods af at der jo dog i Folketinget i dag er enighed om at opfatte det at investere i togtrafik som en væsentlig forudsætning for at få lavet en ordentlig infrastruktur, valgt at fremlægge sit eget forslag til vedtagelse, og det lyder sådan her:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at de stigende problemer med trængsel og luftforurening, herunder CO₂-udslip, gør det nødvendigt at begrænse væksten i person- og lastbiltrafikken, opfordrer Folketinget regeringen til at fremlægge en ambitiøs plan indeholdende massive investeringer i jernbanen, der vil gøre jernbanen til et attraktivt alternativ for mange flere.

Skinnekapaciteten skal øges, flaskehalse fjernes, og hovedbanenettet opgraderes til 200 km/t.

Der skal primært investeres i lokal- og regionaltogtrafikken, hvor 90 pct. af alle togrejsende er, og hvor overflytningspotentialet fra biler til tog og busser er størst, men også sikres markant kortere rejsetider på hovedstrækningen København-Odense-Århus-Aalborg.

Overflytning af gods fra vej til bane/skib opnås ved at udvide skinnekapaciteten. Der anlægges flere vigespor, så langsomme regionaltog ikke sinker hurtigtgående godstog.

Der skal etableres letbaner i de store byer, og S-togs-nettet skal forbedres.

Mulighederne for at bruge toget, i kombination med bil, bus og cykel, i de tyndere befolkede dele af landet skal forbedres.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 26)

Kl. 11:30

Formanden:

Tak. Der er fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Idet Folketinget konstaterer, at de stigende problemer med trængsel og luftforurening, herunder CO₂-udslip, gør det nødvendigt at begrænse væksten i person- og lastbiltrafikken, opfordrer Folketinget regeringen til at fremlægge en ambitiøs plan indeholdende massive investeringer i jernbanen, der vil gøre jernbanen til et attraktivt alternativ for mange flere.

Skinnekapaciteten skal øges, flaskehalse fjernes, og hovedbanenettet opgraderes til 200 km/t.

Der skal primært investeres i lokal- og regionaltogtrafikken, hvor 90 pct. af alle togrejsende er, og hvor overflytningspotentialet fra biler til tog og busser er størst, men også sikres markant kortere rejsetider på hovedstrækningen København-Odense-Århus-Aalborg.

Overflytning af gods fra vej til bane/skib opnås ved at udvide skinnekapaciteten. Der anlægges flere vigespor, så langsomme regionaltog ikke sinker hurtigtgående godstog.

Der skal etableres letbaner i de store byer, og S-togs-nettet skal forbedres.

Mulighederne for at bruge toget, i kombination med bil, bus og cykel, i de tyndere befolkede dele af landet skal forbedres.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 26)

Også dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Der er ikke bedt om korte bemærkninger. Ønsker transportministeren ordet? Nej. Det betyder, at der ikke er flere, der har bedt om ordet. Ordføreren for forespørgerne gør det heller ikke. Så er der ikke flere, der får ordet, og hermed er forhandlingen sluttet.

Det betyder, at vi venter 7 min. Der er kaldt til afstemning, og der er således mulighed for, at medlemmerne kan nå frem til afstemningen.

Kl. 11:38

Afstemning

Formanden:

Vi behandler fortsat forespørgsel nr. F 10, hvor forhandlingen er sluttet, og vi går derfor over til afstemning.

Der stemmes om forslag til vedtagelse nr. V 25 (*se side 1344*) af Kristian Pihl Lorentzen (V), Kim Christiansen (DF), Henriette Kjær (KF), Johs. Poulsen (RV), Anders Samuelson (NY) og Pia Christmas-Møller (UFG), og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 63 (V, DF, KF, RV, NY og Pia Christmas-Møller (UFG)), imod stemte: 0, hverken for eller imod stemte: 40 (S, SF og EL).

Forslag til vedtagelse nr. V 25 er vedtaget.

Herefter er forslag til vedtagelse nr. V 24 (*se side 1339*) af Pia Olsen Dyhr (SF) og forslag til vedtagelse nr. V 26 (*se side 1355*) af Per Clausen (EL) bortfaldet.

Hermed er forespørgslen afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 26: Forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af aftalen af 29. juni 2007 mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.
(Fremsættelse 14.12.2007).