

sagde under den mere generelle trafikdebat, vi havde i går, for det gælder også for dette forslag.

Jette Gottlieb (EL):

Med dette forslag har Enhedslisten lagt op til en overordnet debat om prioriteringerne i transportpolitikken i Danmark, og netop derfor har vi fremsat et – må jeg gøre opmærksom på – ikke særlig rabiat forslag på en grundig vurdering. Det er jo ikke et anlægsforslag om en opgradering af de jyske jernbaner.

Der er noget absurd i, at til trods for, at alle Folketingets partier har en positiv holdning til jernbanen som kollektiv transportform – det fremgik jo også af debatten i går – er det danske jernbanenet ikke udbygget i takt med den transportmængde, der er vokset og vokset, men tværtimod drastisk nedskåret. Der synes at være en forestilling om, at det net, der blev bygget i Danmark frem til 1920, er godt nok til at kunne klare den tyvedobbelte transportmængde. En modsat holdning gør sig gældende på vejområdet, for her kastes f.eks. milliarder af kroner ud af vinduet til helt overflødige motorveje, som vi har set det i Nordjylland.

Med dette forslag lægger vi op til at bryde med vejautomatikken og sikre, at der bliver skabt et vurderingsgrundlag, så alternative infrastrukturbeslutninger kan få mulighed for at blive fremmet. Vi tænker ikke bare på persontransporten, men så sandelig også på godstransporten, og det er der ikke mange af ordførerne der har hæftet sig ved.

Vi håber, man er opmærksom på, at vi med dette forslag giver mulighed for at få vurderet, hvad der vil ske, hvis store mængder af den langsgående godstransport i Jylland får mulighed for at komme over på skinner, så der dermed kan fjernes lastbiler fra vejene. Man må huske på, at sliddet på vejene, hvoraf en stor del jo nu er amtslige, stiger med ca. kubikket af akseltrykket, så det er kæmpestore lokale besparelser på vejvedligeholdelse, der er at hente på den konto.

Jeg vil specielt henvise til forslaget om en opgradering af jernbanenettet omkring Århus, fordi det synes at fortjene særlig opmærksomhed.

Lokale kræfter har netop for nylig fremlagt et detaljeret forslag vedrørende jernbanelinjen Århus-Silkeborg, og vi har for nylig haft en minidebat om letbaner i Århus. Jeg håber, at trafikministeren under alle omstændigheder vil

drøfte sagen nærmere med den nyvalgte kommunalbestyrelse i Århus, og jeg hørte også trafikministerens mere konkrete tilsagn i forbindelse med Århusområdet, som glædede mig overordentligt.

Vores forslag lægger endvidere op til en overflytning af de lokale og regionale jernbanelinjer til amterne, hvilket jeg mener er nødvendigt, hvis vi skal redde disse linjer fra at blive kvalt i den liberalisering, der p.t. er i gang på jernbaneanrådet. Her ville det være ganske interessant at vide, hvad de nyvalgte jyske borgmestre mener om et sådant forslag, f.eks. muligheden for en langsgående godsbane ned gennem Jylland. Det kunne være interessant.

Men hensyn til finansieringssiden har jeg hørt meget om, hvor pengene skulle tages fra, men jeg vil understrege, at hele vores forslag bygger på omdisponering af eksisterende midler. Det drejer sig først og fremmest om at tage 6 mia. kr. fra de planlagte baneudretninger i Jylland. Jeg taler altså ikke om Ringstedbanen, som vi også prioriterer højt, men om de planlagte baneudretninger i Jylland, hvis man går videre end Eriknaer og medtager f.eks. Vejle Bro og de andre planer. Det er ca. 6 mia. kr., der kan omdisponeres derfra, og vi taler også om de besparelser i de jyske amter og kommuner på vejvedligeholdelsen, som kan opnås ved at overføre godset fra vej til jernbane, hvor vi har været meget beskedne og kun omdisponeret 10 pct. af vejbudgetterne. Endelig drejer det sig om at overføre motorvejsinvesteringer.

Hele forslaget lægger således op til en nærmere vurdering af, hvordan vi for de samme midler får mest mulig miljørigtig transport ud af det. Det hele kunne for den sags skyld også finansieres med en ganske beskedne benzins- og dieselaftgift på 50 øre pr. liter, men hver gang man nævner sådan noget, bliver regeringen helt skæv i hovedet, og derfor er vi ikke gået nøjere ind i et sådant forslag.

Så til de konkrete indvendinger. Jeg er meget glad for, at regeringen deler interessen for sagen, og jeg er også glad for den vending, man godt kan sige der er sket i regeringens politik med hensyn til opgradering af togdriften i Danmark. Jeg synes, det er den gode vilje, der præger den, og jeg ville glæde mig, hvis ministerielle beregninger kunne opkvalificere vores beregninger eller imødegå dem for den sags skyld. Indtil jeg har fået sådanne beregninger, mener jeg sådan set, at vore beregninger kan holde for de planer, vi har fremlagt, men jeg vil