

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

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

Kl. 19.50

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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