

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

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

Kl. 17:15

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 17:15

Henriette Kjær (KF):

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

Kl. 17:15

Første næstformand (Svend Auken):

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

Kl. 17:16

(Ordfører)

Simon Emil Ammitzbøll (RV):

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

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

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

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

Kl. 17:17

Første næstformand (Svend Auken):

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

Kl. 17:17

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

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

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

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

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

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