

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

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

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

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

Kl. 17:21

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

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

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

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

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