

konkret til, at CO₂ ikke kun er noget, man snakker om på pressemøder, men i virkeligheden også er noget, man er villig til at forpligte sig til i Folketinget. Men tak for en interessant debat.

Kl. 14:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren.

Vi venter lige et minuts tid, inden vi stemmer.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen afsluttet, og vi går herefter over til afstemning.

Kl. 14:35

Afstemning

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der stemmes om forslag til vedtagelse nr. V 21 (se side 1048) af Kristian Pihl Lorentzen (V), Kim Christiansen (DF), Henriette Kjær (KF), Anders Samuelson (NY) og Pia Christmas-Møller (UFG), og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 57 (V, DF, KF og NY), imod stemte: 0, hverken for eller imod stemte: 48 (S, SF, RV og EL).

Forslag til vedtagelse nr. V 21 er vedtaget.

Herefter er forslag til vedtagelse nr. V 20 (se side 1046) af Pia Olsen Dyhr (SF), Torben Hansen (S), Bente Dahl (RV) og Per Clausen (EL) bortfaldet.

Hermed er forespørgslen afsluttet.

Kan vi lige få lidt mere ro i salen!

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 24: Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder.
Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL)
(Fremsættelse 11.12.2007).

Kl. 14:36

Forhandling

Anden næstformand (Søren Espersen):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 14:37

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg forstår, at Enhedslisten gennem årene har fremsat mange beslutningsforslag om undersøgelse af baneanlæg og om genoptagelse af trafikken på tidligere banestrækninger.

Jeg synes, der her er tale om et forslag, der beskæftiger sig med en relevant problemstilling. Der er to elementer i forslaget. Den første og centrale del er forslaget om at analysere fuldførelsen af dobbeltsporet i Sønderjylland. Jeg vil gerne anerkende, at banekapaciteten i Sønderjylland er en problemstilling, som der må være fokus på.

Strækningen gennem Sønderjylland er vigtig for import- og eksporttrafik på bane, og den er central for passagertogforbindelserne til og fra Sønderjylland. Men det er lige så klart, at problemet vil blive reduceret med åbning af en fast forbindelse over Femern.

Regeringen har i forhold til dobbeltsporet i Sønderjylland tit fremhævet sammenhængen med en fast forbindelse over Femern. Holdningen har været, at hvis der ikke inden for en kort årrække blev truffet beslutning om en fast forbindelse, ville der med sikkerhed opstå et behov for at fuldføre dobbeltsporet i Sønderjylland.

Nu er der indgået en principaftale om Femern Bælt, men dermed er det ikke givet, at der ikke er brug for et dobbeltspor i Sønderjylland. Uanset Femern Bælt vil strækningen gennem Sønderjylland fremdeles være den forbindelse, der kobler erhvervslivet i det vestlige Danmark op på det europæiske banegodsnet.

Jeg noterer mig i den sammenhæng, at Infrastrukturkommissionen anbefaler, at der gennemføres en analyse af behovet for og omkostningerne ved at forbedre den jysk-fynske opkobling på det europæiske banegodsnet.

I forbindelse med opstillingen af en handlingsplan for fremtidens godstransport er det bl.a. også en målsætning at styrke mulighederne for gods på jernbane. Det er et af de tiltag, der skal bidrage til at reducere transportsektorens energiforbrug og CO₂-udledning. Og i den forbindelse er det naturligvis vigtigt at analysere de flaskehalse på infrastrukturen, som spiller en rolle for banegodstrafikken.

Regeringen vil derfor analysere mulighederne og behovet for etablering af dobbeltsporet i Sønderjylland, og det vil ske som led i opstillingen af en statslig investeringsplan, som regeringen som omtalt fremlægger senere på året.

Det andet element i forslaget omhandler godsbanen mellem Tønder og Tinglev. Her handler det ganske vist også om godstrafik på bane, men i en ganske anden og meget lille skala. Når der ikke er truffet beslutning om en standsættelse af den bane, beror det på en simpel prioritering. Det er vurderet, at de økonomiske midler, som er til rådighed, kan anvendes bedre på de fungerende dele af banenettet.

Som det fremgår, stiller jeg mig egentlig positiv over for de centrale dele af indholdet i beslutningsforslaget, men det gælder til gengæld ikke fremgangsmåden. Frem for at tage stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig lægger regeringen vægt på, at trafikinvesteringerne afvejes og prioriteres i en større sammenhæng.

En sådan lejlighed opstår netop i forbindelse med arbejdet med investeringsplanen senere i år, og på den baggrund kan regeringen ikke støtte beslutningsforslaget.

Kl. 14:40

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ministeren. Hov, der er lige en enkelt kort bemærkning fra hr. Per Clausen. Undskyld.

Kl. 14:40

Per Clausen (EL):

Jeg skal takke ministeren for en jo på mange måder positiv tilbagemelding. Jeg vil sige til transportministeren, at når det trods alt kan være fornuftigt at tage disse forslag op som enkeltstående, er det jo også, fordi det giver en mulighed for at få en debat af de reelle forhold, der gør sig gældende.

Jeg vil bare spørge transportministeren, om hun ikke er enig med mig i, at der under alle omstændigheder er ganske meget trængsel på de her spor allerede i dag, og at et af de store problemer jo er – uanset om Femernforbindelsen skulle blive til noget eller ej – at udviklingen både i person- og godstrafikken jo vil gøre, at man vil komme til at stå i en meget, meget vanskelig situation omkring 2010, så der derfor er brug for at træffe en beslutning om at få etableret et dobbeltspor.

Kl. 14:41

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 14:41

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg er sådan set enig i, at det er et område i Danmark, som vi skal have fokus på. Det synes jeg også jeg kom omkring i mit indlæg. Derfor synes jeg også, det er helt naturligt, at vi også har det forslag, som kommer her fra Enhedslisten,

og som også er nævnt i Infrastrukturkommissionens rapport, med i prioriteringerne, når vi skal lave investeringsplanen til efteråret.

Kl. 14:41

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Per Clausen.

Kl. 14:41

Per Clausen (EL):

Jeg vil så til gengæld sige, at jeg var lidt ked af ministerens holdning til Tønder-Tinglev-banen ud fra det synspunkt, at man selvfølgelig godt kan sige, at sammenlignet med mange store problemer i resten af Danmark er her tale om et lille problem, i hvert fald forstået på den måde, at det er et problem for en forholdsvis lille del af erhvervslivet og en forholdsvis lille gruppe mennesker.

Men er transportministeren ikke enig i, at vi også bliver nødt til at se på, hvordan vi kan sikre, at der er nogle fødelinjer til hovedlinjerne i det danske jernbanenet, og at det også kan være relevant at se på, hvordan man sikrer de tværgående forbindelser for de mennesker, der f.eks. bor i Tønderområdet og skal til Sønderborg eller omvendt?

Kl. 14:42

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 14:42

Transportministeren (Carina Christensen):

Jamen jeg afviser sådan set ikke, at vi i forbindelse med arbejdet med investeringsplanen også kan kigge på problematikken vedrørende Tønder og Tinglev, men vi kommer ikke uden om, at vi i sidste ende skal foretage en prioritering. Jeg mener, at vi skal have en behovsorienteret tilgang: Hvor får vi mest for pengene, hvor hjælper vi flest personer og flest virksomheder? Den prioritering skal vi nødvendigvis lave i fællesskab, partierne imellem, til efteråret, når vi forhåbentlig kan blive enige om en plan for investeringsplanen.

Men jeg er enig i, at vi også skal tage den problemstilling ind på bordet og få alt vendt og vurderet.

Kl. 14:43

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er flere korte bemærkninger. Den første er fra hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 14:43

Benny Engelbrecht (S):

Jeg skal tage spørgsmålet om behovet for dobbeltsporet set i relation til Femern op, som jo også fremmes af den tidligere spørger, og som

drejer sig om hensynet til, hvordan behovet vil være, i det tilfælde at Femernbroen er parat. Spørgsmålet er selvfølgelig, om det er fremtid eller nutid, vi snakker om. Der er en sammenhæng selv mellem små hændelser i dag, som kan føre til aflysninger og forsinkelser i systemet, fordi kapaciteten er så lille. Vil ministeren ikke anerkende, at der allerede i dag er kapacitetsproblemer på netop den sydjyske strækning?

Kl. 14:43

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 14:43

Transportministeren (Carina Christensen):
Jeg vil gerne anerkende, at der er problemer på strækningen i dag, og derfor synes jeg også, det er relevant, at vi får set på den problemstilling i forbindelse med investeringsplanen. Der er så til gengæld heller ingen tvivl om, at den dag, vi får en Femernbro, vil det i sig selv reducere problemet, fordi noget af godstrafikken vil blive ledt en anden vej. Men derfor synes jeg også, at vi skal have belyst problemstillingen vedrørende Sønderjylland, hvad angår de problemer, der er her og nu, og have belyst, hvordan situationen vil være der også på længere sigt, når vi får en Femernbro.

Kl. 14:44

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 14:44

Benny Engelbrecht (S):
Vil ministeren så ikke også anerkende, at med den viden, vi har i dag, bl.a. på baggrund af Infrastrukturkommissionens rapport, tyder alting på, at godstransporten over den dansk-tyske grænse vil stige til trods for en Femernforbindelse?

Kl. 14:44

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 14:44

Transportministeren (Carina Christensen):
Infrastrukturkommissionen peger jo generelt på, at vi vil se en massiv stigning i godstransporten – jeg tror, det er helt op til 75 pct. inden for en ikke så lang årrække. Så vi skal have meget stort fokus på godstrafikken fremover, og vi skal selvfølgelig sørge for at få tilrettelagt vores infrastruktur på det område bedst muligt. Vi skal se på Femernforbindelsen, men vi skal selvfølgelig også se på strækningen i Sønderjylland. Og så skal det indgå i investeringsplanen til efteråret.

Kl. 14:45

Anden næstformand (Søren Espersen):
Så er der en kort bemærkning fra fru Bente Dahl.

Kl. 14:45

Bente Dahl (RV):
Som sønderjyde er jeg meget glad for at høre, at ministeren vil analysere behovet for dobbeltsporet, som nu er til debat i dag.

Jeg vil høre, om der i det tilsagn, som jeg må tage det som, også ligger en analyse af en samlet plan for den sønderjyske infrastruktur.

Kl. 14:45

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 14:45

Transportministeren (Carina Christensen):
Der ligger ikke en samlet plan specifikt for Sønderjylland. Tanken er jo, at regeringen til efteråret vil præsentere en investeringsplan og samme dag præsentere en CO₂-strategi, som vi lige har drøftet.

Nu har vi jo netop fået en god og gennemarbejdet rapport fra Infrastrukturkommissionen, som har kigget på hele Danmark fra et helikopterperspektiv og kigget ud i fremtiden helt frem til 2030, og der har vi altså fået et godt redskab, der kan hjælpe os til at planlægge langsigtet, når det gælder infrastrukturen i Danmark. Vi skal selvfølgelig kigge på de enkelte landsdele hver for sig, men også se på dem i en sammenhæng, og vi skal have en behovsorienteret tilgang og se, hvor i landet behovet er størst, og hvor vi kan hjælpe flest mennesker for de penge, vi investerer.

Selvfølgelig skal vi også se på Sønderjylland i den sammenhæng, og som jeg også har meldt ud tidligere, vil jeg her i foråret komme rundt i hele landet og besøge de fem regioner, og man vil få mulighed for at præsentere de særlige lokale problemstillinger, man måtte ønske at der bliver set på og prioriteret i forbindelse med investeringsplanen.

Kl. 14:46

Anden næstformand (Søren Espersen):
Fru Bente Dahl.

Kl. 14:46

Bente Dahl (RV):
Det må afføde to spørgsmål. Jeg forstod ministeren sådan, at den analyse, ministeren talte om i første omgang, kun handlede om Sønderjylland og det dobbeltspor, vi behandler i dag. Nu siger ministeren, det er hele Danmark, vi skal lave en helhedsplan for. Det er det ene spørgsmål: om det er hele Danmark, vi snakker om, eller vi

snakker om Sønderjylland i den her analyse, som ministeren taler om.

Det andet spørgsmål går på Femernbroen, for der er andre analyser, der viser, at 67 pct. af godstrafikken fremover altid vil skulle føres igennem Sønderjylland. Det vil sige, at Femernbroen altså ikke fuldstændig afhjælper godstrafiktransporten – faktisk kun meget lidt, når 67 pct. stadig væk skal gå igennem Sønderjylland. Hvordan vil ministeren afhjælpe det?

Kl. 14:47

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 14:47

Transportministeren (Carina Christensen): Jeg vil bekræfte, at det, vi præsenterer til efteråret, er en investeringsplan for hele Danmark, hvor vi vil gå ind og se på, hvordan situationen er, og hvor behovet er størst. Der vil de forslag vedrørende Sønderjylland, der er fremlagt i Infrastrukturkommissionens rapport, også blive vurderet. Der er jo bl.a. det her forslag, som Enhedslisten også kommer med i dag.

Indtil da skal vi selvfølgelig have kigget på de enkelte projekter, så vi er bedst muligt orienteret, når vi skal ind og foretage den her prioritering politisk.

Så er jeg enig i, at Femernforbindelsen selvfølgelig ikke afvikler al godstransporten. Der vil stadig væk være en stor godsmængde også gennem Sønderjylland, og derfor siger jeg heller ikke, at det, at vi nu får en Femernbro, så udelukker, at der kan blive behov for dobbeltspor gennem Sønderjylland.

Kl. 14:48

Anden næstformand (Søren Espersen): Så er der en kort bemærkning fra hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:48

Jesper Petersen (SF):

Jeg er også rigtig glad for ministerens tilkendegivelse og den måde, hun nærmest får elsket forslagsstilleren ihjel på. Kan vi forestille os, at ministeren, hvis vi trækker den del af forslaget, der handler om Tønder-Tinglev-banen, ud af forslaget, så fortsat vil være så forelsket, at vi med det samme kan træffe beslutningen om at anlægge dobbeltsporet gennem Sønderjylland, og at vi ikke skal vente længere? Vi har sådan set allerede ventet siden 1993, hvor vi sidst vedtog det. Så hvis vi nu tager den del af forslaget ud, kan transportministeren så støtte forslaget?

Kl. 14:49

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 14:49

Transportministeren (Carina Christensen): For det første synes jeg bestemt, man skal rose nogle forslagsstillere, når der er grund til at rose dem, og her synes jeg faktisk, at Enhedslisten er kommet med et beslutningsforslag, der peger på en meget relevant problemstilling, så anerkendelse for det.

Så kan jeg for det andet med det samme sige, at nej, regeringen kan ikke støtte beslutningsforslaget, heller ikke, hvis man tager delen med Tønder og Tinglev ud. Det kan vi ikke af den simple årsag, at vi ønsker at afvente det arbejde, vi sætter i gang med investeringsplanen, og regeringen vil til efteråret komme med en samlet investeringsplan for landet. Så vi vil ikke på nuværende tidspunkt binde os op på enkeltstående projekter.

Kl. 14:49

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:49

Jesper Petersen (SF):

Jeg bemærkede også i ministerens tale, at der ikke længere er så klar en afvisning af, at selv om Femernbroen bliver til noget, vil det altså ikke være sådan, at der ikke længere er behov for dobbeltsporet ned igennem Sønderjylland. Jeg fornemmer en åbning, da tidligere transportministre på tidligere spørgsmål har været mere afvisende end her. Det vil jeg også gerne kvittere for, det synes jeg er rigtig, rigtig positivt. Men kan ministeren sætte en form for tal på? Hvis de forventninger, der hedder, at 67 pct. af godstransporten stadig væk skal foregå ned igennem Sønderjylland, viser sig at holde stik, anser ministeren så det for at være et tilstrækkeligt behov, eller hvad er tallet for størrelsen på den mængde af godstransport, der fortsat skal foregå ned igennem Sønderjylland, for at ministeren vil anse det for helt givet, at dobbeltsporet skal anlægges? Kan der sættes tal på nu?

Kl. 14:50

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 14:50

Transportministeren (Carina Christensen): Jeg kan godt afsløre, at der ikke kan sættes tal på endnu. Nu har vi fået den store rapport fra Infrastrukturkommissionen her den 10. januar, jeg er gået i gang med at læse mig igennem det her

store, tykke dokument, og vi kigger også på det i huset. Det, der er vigtigt, er, at vi i hvert fald har øje på, at godstransporten vil være stigende de kommende år, og det, vi nu skal sørge for, er at sikre vores infrastruktur bedst muligt i forhold til den problemstilling. Femern vil komme til at spille en stor, positiv rolle, når det gælder afvikling af godstransport, men som jeg siger, kan det ikke udelukkes, at der også vil være behov for et dobbeltspor gennem Sønderjylland.

Alt det skal vi så ind og afveje og prioritere i forhold til hinanden, og det vil vi gøre til efteråret, bl.a. i forbindelse med den kommende investeringsplan.

Kl. 14:51

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger, og vi siger tak til transportministeren. Så er det hr. Jacob Jensen som ordfører.

Kl. 14:51

(Ordfører)

Jacob Jensen (V):

Lidt i stil med det, transportministeren var inde på før, vil jeg starte med at udtrykke min sympati for forslaget. Det har jo været oppe at vende før i den tidligere folketingssamling, og lad mig derfor starte med at slå helt fast, at Venstre ønsker at øge sporkapaciteten ned gennem Sønderjylland til dobbeltspor, sådan at der bl.a. skabes endnu bedre forbindelser til Tyskland og til resten af Europa. Behovet for baneudbygningen i Sønderjylland er efter vores opfattelse koncentreret om strækningen mellem Kolding og Padborg, altså hovedlinjen. Udbygningen af den sønderjyske jernbane til et dobbeltspor skal også ses i sammenhæng med Tysklands beslutning om at etablere et dobbeltspor fra grænsen til Hamborg, så vi netop dermed får udnyttet muligheden for at kunne eksportere og komme fornuftigt videre ned igennem Europa.

Udbygningen af den sønderjyske jernbane til et dobbeltspor skal også ses i sammenhæng med en modernisering af godsterminalen ved Taulov, for målet er så her at skabe en forudsætning for netop at få flyttet mere gods over på jernbanen, ikke mindst det gods, som skal transporteres langt, og som skal ned gennem Europa.

Endelig er Venstre opmærksom på, at en opgradering af den sønderjyske bane selvfølgelig også vil skabe en betydelig bedre betjening af det sønderjyske område og dermed af Sønderborgområdet. Dog kommer forslaget ikke ind på selve finansieringen. Man anviser i hvert fald ikke nogen finansieringskilde til en eventuel ud-

bygning af dobbeltsporet, og det er selvfølgelig altid en væsentlig forudsætning for at kunne vurdere et forslag samlet set. Vi har alle en lang ønskeliste til infrastrukturprojekter – det er jeg sikker på vi har – også på baneområdet. Jeg kunne nævne Sydbanen, jeg kunne nævne jernbanen mellem Ringsted og København, Nordvestbanen osv., men vi har jo næppe finansiering til alle projekterne, så vi må jo, som ministeren sagde, ind i en prioritering og se tingene i en sammenhæng og ikke se dem isoleret projekt for projekt.

Regeringen har jo så fået sin infrastrukturkommissionsrapport her for nylig og skal så evaluere de anbefalinger, der kommer, i en samlet investeringsplan, som jeg kan forstå så kommer her i løbet af året, og det ser jeg da selvfølgelig utrolig meget frem til. For at slå det helt fast igen går Venstre ind for en udbygning af hovedsporet ned gennem Sønderjylland, men vi vil altså se det i en samlet investeringsplan for hele landet, herunder finansiering af projekterne indeholdt i en prioritering mellem de enkelte projekter. Vi vil ikke tage stilling projekt for projekt.

Forslaget her indeholder som nævnt tidligere i debatten også en del sidebaner, som umiddelbart ikke står øverst på Venstres prioriteringsliste over jernbaneprojekter. Når så forslaget heller ikke anviser nogen finansiering i øvrigt, kan vi ikke for nuværende støtte forslaget, som det ligger her.

Kl. 14:54

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:54

Jesper Petersen (SF):

Jeg er meget glad for, at hr. Jacob Jensen kan bekræfte, at Venstre støtter, at der skal anlægges dobbeltspor ned gennem Sønderjylland. Det er dejligt at få så klar en udtalelse fra dem. Jeg har adskilligt materiale liggende fra valgkampen, som viser, at politikere fra Venstre, herunder Venstres gruppeformand, er af samme holdning.

Det, der er mit spørgsmål, er: Når nu Venstre har været regeringsførende parti siden 2001, hvorfor skal vi så vente så længe på at få anlagt det dobbeltspor, når der jo er kapacitetsproblemer i dag og har været det alle de år, Venstre har haft regeringsmagten og siddet for enden af bordet? Kan hr. Jacob Jensen forklare mig, hvorfor vi skal vente så længe på at få det ført ud i livet, hvis man faktisk er enig i, at det skal være der?

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:55

dentligt. Er det et landsdækkende problem også i hr. Jacob Jensens øjne?

Kl. 14:57

Jacob Jensen (V):

Jeg er fuldstændig enig i, at der er et kapacitetsproblem. Det var også det, jeg udtalte i min ordførertale for et øjeblik siden. Men det betyder jo ikke, at vi ikke skal se på, hvordan vi kan prioritere de ressourcer, vi nu engang får, i forhold til den investeringsplan, som vi skal til at forhandle partierne imellem i løbet af i år.

Nu har vi fra regeringens side fået frembragt et særdeles solidt grundlag at tage beslutning ud fra, nemlig den rapport, som er kommet for ganske kort tid siden fra Infrastrukturkommissionen, og det er den og dens anbefalinger, som vi siger vi skal tage udgangspunkt i. Og så må vi se, hvordan vi i øvrigt så kan prioritere imellem de projekter, selvfølgelig både dem, som Infrastrukturkommissionen kommer med, og de øvrige projekter, som partierne måtte have på deres ønskeliste.

Så jeg vil godt anerkende problemet, nemlig at der er mangel på kapacitet, men jeg vil stadig væk fastholde, at det altså skal ses i en sammenhæng. Vi kan ikke tage enkeltprojekter, vi skal have fat i en prioriteringsliste, når vi nu engang ikke har penge til dem alle sammen.

Kl. 14:56

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:56

Jesper Petersen (SF):

Jeg synes, det er godt gjort, at man kan sidde på regeringsmagten i de her 6-7 år og vente på at få nogen til at beregne for sig, hvordan situationen vil være nu og i fremtiden, når man hele tiden har kunnet se, at der er kapacitetsproblemer på den her strækning. Det er jo ikke noget nyt problem, vi har med at gøre. Så jeg er glad for hr. Jacob Jensens tilkendegivelser, men har svært ved at være decideret imponeret over dem. Jeg synes også, der i den sidste halvdel af hr. Jacob Jensens svar ligger en form for negligering af det, når der bliver sagt, at der jo er så mange problemer rundtomkring i landet, som vi gerne vil løse.

Så jeg vil gerne have hr. Jacob Jensen til at bekræfte, at det faktisk er et landsdækkende problem, hvis ikke man kan få sin godstransport ud og ind af Danmark, og at det også er et problem for nordjyder, vestjyder og fynboer, hvis ikke godstransporten ned til Tyskland fungerer or-

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er det ordføreren.

Kl. 14:57

Jacob Jensen (V):

Ja, det er det, det er et landsdækkende problem, lige så vel som at det er et landsdækkende problem, når man ikke kan komme hurtigt og effektivt mellem eksempelvis Ringsted og København eller hurtigt og effektivt mellem København og Sydsjælland eller Nordvestsjælland eller andre steder. Der er masser af steder, hvor det er et landsdækkende problem, fordi tingene jo hænger sammen. Det, at man investerer et sted, afføder selvfølgelig noget kapacitet et andet sted.

Men det er da klart, at når vi taler gods, taler vi jo ikke – efter min opfattelse i hvert fald – om godstransport over korte afstande, hvis vi skal flytte det over på jernbanen, der taler vi om de strækninger, som går langt, både indenlandsk og i særdeleshed, når vi taler om eksporten. Og det er her, den her problemstilling, som der bliver peget på, faktisk kommer ind i billedet, at godstransporten på den sønderjyske jernbane og videre ned gennem Europa har et kapacitetsproblem. Det er også derfor, at vi i Venstre i vores nye trafikoplæg »Frihed og Fremdrift«, som kan læses på Venstres hjemmeside, faktisk anerkender og går ind for det her projekt. Men det skal altså ses i en prioriteringsrækkefølge, hvor en lang række andre projekter indgår, som også har en landsdækkende problemstilling i forhold til investeringsplanen, som vi skal til at kigge på nu her i løbet af året.

Kl. 14:58

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er der en kort bemærkning fra hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 14:58

Benny Engelbrecht (S):

Tak til hr. Jacob Jensen for hans pointering af sammenhængen, hvad angår de nordtyske investeringer på infrastruktur også. Det er fuldstændig korrekt, og det er bl.a. en af årsagerne til, at dette selvfølgelig er et meget aktuelt spørgsmål.

Vil hr. Jacob Jensen give mig ret i, at dialogen med Tyskland er meget væsentlig, og at det netop derfor også er meget væsentligt at fremme en afgørelse om det her projekt, for at vi kan sammentænke løsninger nord og syd for grænsen,

så vi bl.a. kan sikre en effektiv transportafvikling?

Kl. 14:58

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 14:58

Jacob Jensen (V):

Ja, det vil jeg gerne. Det er jo helt utroligt, så enige vi kan blive om det her. Ja, jeg anerkender, og jeg er enig med spørgeren i, at det er vigtigt at kunne se det i sammenhæng med og i forhold til tyskerne. En jernbane stopper jo ikke ved grænsen, eksport stopper jo i sagens natur ikke ved grænsen, så derfor skal vi jo se de her ting i sammenhæng.

Et dobbeltspor vil jo ikke kun gavne eksporten, det vil jo også i stor udstrækning gavne hele det sønderjyske Sønderborgområde med jernbanebetjening. Det synes jeg også vi skal anerkende og tage med i vores overvejelser, når vi skal prioritere de her mange forskellige projekter.

Det er jo rigtigt – som spørgeren er inde på – at vi da skal have øje for eksporten og dermed også tyskernes holdning til, hvordan deres jernbaneinfrastruktur fra grænsen og videre mod Hamborg og sydover udvikler sig. Derfor er det da klart, at vi skal have taget forhandlingerne og diskussionerne med tyskerne med ind i overvejelserne, når vi laver de her prioriteringer, herunder dobbeltsporet igennem Sønderjylland.

Kl. 14:59

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 14:59

Benny Engelbrecht (S):

Set i den sammenhæng er det selvfølgelig meget interessant at kigge på det aktstykke, som Finansudvalget fik tilsendt forleden dag, der omhandler en trafikprognose for, hvordan Femern Bælt vil påvirke trafikken over Storebæltsbroen. Det er alene 3 pct. af trafikken, som vil blive påvirket af det.

Så man kan sige, at sammenhængen mellem Femernbroen og den grænseoverskridende trafik jo er meget begrænset, så netop i den sammenhæng er det vel vigtigt, at vi ikke får prioriteret det her for lavt.

Kl. 15:00

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:00

Jacob Jensen (V):

Nu har jeg også den store fornøjelse at sidde i Finansudvalget, så jeg kender godt aktstykket.

Men jeg må så også stadig væk sige, at prioriteringer jo er prioriteringer, som man skal foretage ud fra forskellige afvejninger. Der er nogle, der lægger vægt på gode muligheder for at komme til Tyskland med eksportvarer, og nogle lægger vægt på, at de gode muligheder er der, hvor mange bor, som pendler ind mod hovedstaden eller mod Århus eller andre store byer. Så det er jo en afvejning af de forskellige elementer i en prioritering, som man skal tage med, og det er så det, forhandlingerne nu skal vise her i løbet af de kommende måneder, så vi når frem til en forhåbentlig bred aftale i løbet af 2008 på netop det her område, og der må partierne så hver især komme med deres ønsker.

Nu har vi så fra regeringens side fremlagt – jeg skal ikke stå og sige på vegne af regeringen, men i hvert fald regeringspartierne – et solidt grundlag netop gennem Infrastrukturkommissionen, og det synes jeg er rigtig godt. Det borger da i hvert fald for en vis kvalitet i de forhandlinger, som vi skal i gang med. Det håber jeg også og tror også på at spørgerens parti vil medvirke til.

Kl. 15:01

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er der en kort bemærkning fra fru Julie Rademacher.

Kl. 15:01

Julie Rademacher (S):

Nu er jeg også et af de heldige folketingsmedlemmer, der kommer fra Kolding, og jeg er endda vokset op i Sønderborg, så jeg kender om nogen infrastrukturen i det syd- og sønderjyske.

Jeg vil blot minde ordføreren om, at en af Venstres egne politikere og sågar ministre, fru Eva Kjer Hansen, meldte ud i valgkampen, at hun klart støtter et dobbeltspor gennem Syd- og Sønderjylland. Det gjorde hun på et debatmøde i Vamdrup, og for mig at se er det også meget fornuftigt at investere i infrastrukturen i netop dette område, der udgør porten til Europa, som jeg også har været inde på.

Men mit spørgsmål til ordføreren lyder: Hvis Venstre ikke skal leve op til sine valgløfter, når de efter valget får regeringsmagten, hvornår vil de så give nogle garantier?

Kl. 15:02

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:02

Jacob Jensen (V):

Jeg er da glad for, at vores minister Eva Kjer Hansen også har støttet det projekt, for som jeg

nævnte for et øjeblik siden, har Venstres folketingsgruppe faktisk officielt taget stilling til det og sagt, at hovedlinjen i projektet her, altså vel at mærke linjen mellem Kolding og grænsen, er noget af det, vi gerne ser fremmet. Det fremgår som sagt af vores trafikoplæg.

Men vi har også sagt, at vi også skal se det i sammenhæng med alle de andre projekter, der er, og dermed prioritere. Jeg ved jo ikke i dag, hvor mange midler vi umiddelbart kan få til rådighed til at investere i infrastruktur. Der kan være nye finansieringskilder, som man kan forhandle sig til rette om her i Folketinget, og som gør, at vi pludselig har nogle flere midler, eller det kan være, vi får nogle færre midler, fordi de er afsat til anden side til andre investeringer, og derfor vil jeg have svært ved at sige nu, at vi kan garantere, at det bliver til noget, eller garantere, at det ikke bliver til noget. Det er altså et spørgsmål om prioritering, og det vil jeg fastholde, selv om vi har anerkendt problemstillingen, både fra vores ministers side og i vores oplæg til infrastruktur.

Kl. 15:03

Anden næstformand (Søren Espersen):
Så er det fru Julie Rademacher.

Kl. 15:03

Julie Rademacher (S):

Jeg tænkte nok, at svaret ville lyde cirka sådan, men når man sådan sparker spørgsmålet til hjørnespark, vil jeg da opfordre til og gerne invitere til at tage en tur i det syd- og sønderjyske. Så kunne det være, at der fra både ordførerens og ministerens side kom en erkendelse af, at der skal være et dobbeltspor i det syd- og sønderjyske, for i dag tager det rigtig, rigtig lang tid at køre i tog der.

Jeg ved, at jeg taler på borgernes vegne, når denne sag bliver bragt op, både når det angår Sønderjylland og Jylland lidt længere nordpå, så jeg håber, at ordføreren måske vil tage imod den invitation og sætte ekstra fokus på området fremover.

Kl. 15:04

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:04

Jacob Jensen (V):

Jeg kan berolige med, at jeg også udmærket kender strækningen. Min svigerfamilie bor i Sønderborg og omegn, så jeg bruger den ganske tit, så også ud fra et personligt synspunkt ville det være en kæmpefordel. Så kunne jeg jo komme

hurtigere frem og tilbage til svigerfamilien, og det er jo altid dejligt.

Men jeg kan kun gentage mig selv og sige, at fra Venstres side har vi anerkendt kapacitetsproblemet på den sønderjyske bane af flere grunde: eksportproblemer, godstransport og selvfølgelig også betjeningen af det sønderjyske område, når det drejer sig om passagertrafikken. Men vi har også erkendt, at der er en lang række andre problemstillinger på såvel jernbaneområdet som vejområdet og andre infrastrukturområder, så vi bliver nødt til at prioritere, og som sagt kan jeg jo ikke på nuværende tidspunkt stå her og sige, hvor mange midler vi har til rådighed.

Det ville ikke være nogen sag for mig at sige, at alle de områder, alle de projekter, som jeg har nævnt, kan vi selvfølgelig gennemføre, og det skal være pr. omgående. Det kunne vi, hvis vi bare havde midlerne til det, men på nuværende tidspunkt har vi ikke et umiddelbart overblik over, hvor mange midler der bliver stillet til rådighed, og hvor mange midler der er til rådighed, så derfor vil jeg stadig væk holde mig til at sige: Vi anerkender problemet, men vi vil gerne se det i sammenhæng med andre projekter og en prioritering.

Kl. 15:05

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ja tak. Så er der en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 15:05

Per Clausen (EL):

Jeg synes måske, at det er meget forståeligt, at hr. Jacob Jensen ikke direkte slår til og lover, at det her skal han nok sørge for. Det ville jo være muligt, men måske også for muligt.

Men det, jeg gerne vil spørge hr. Jacob Jensen om, er, om han ikke anerkender, at et af problemerne her er, at man i al for lang tid har været negativ over for det her dobbeltspor, fordi man ligesom hele tiden har sagt, at det klarer vi ved hjælp af Femernforbindelsen, og at det måske meget er, fordi man har forsøgt at skabe et grundlag for Femernforbindelsen, at man har været afvisende over for det her dobbeltspor, og det har givet anledning til bekymring i det syd-jyske område.

Kl. 15:06

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:06

Jacob Jensen (V):

Nu er jeg lidt i tvivl om, hvem hr. Per Clausen henviser til, når hr. Per Clausen siger man, men

hvis vi antager, at det er regeringen, så er jeg ikke enig og anerkender heller ikke, at det har noget med hinanden at gøre. Femern Bælt-forbindelsen udgør én problemstilling i forhold til, hvordan godstransport og erhvervstransport hænger sammen, og i øvrigt også selve sammenhængen mellem Danmark og et af vores største markeder, Tyskland, og resten Europa.

At der så er en sammenhæng mellem, hvordan transporterne i nord- og sydgående retning vil være, er da klart. Nogle af de analyser, vi har fået, viser også, at der er en sammenhæng, at det gør en forskel, hvordan transporten er, om der er en Femern Bælt-forbindelse, eller om der ikke er det. Men det betyder jo ikke, at vi ikke stadig væk kan anerkende, at der ud over en Femern Bælt-bro også er et behov for en udbygning af dobbeltsporet i Sydjylland. De to ting tror jeg ikke udelukker hinanden.

Kl. 15:06

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:07

Per Clausen (EL):

Det er selvfølgelig godt, at hr. Jacob Jensen fastholder, at der kan være behov for begge dele, når nu Venstre insisterer på, at der også er behov for en Femernforbindelse.

Men jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Jacob Jensen om noget andet. Man kan selvfølgelig godt spørge: Hvorfor komme løbende med de her lokale forslag, når der nu skal laves en helhedsplan? Men anerkender hr. Jacob Jensen ikke, at det her sådan set er en af de opgaver, der burde have været løst for lang tid siden, fordi man har haft et problem med togdriften i det her område i meget lang tid? Man har et ønske om at få mere af, lad os så bare sige langdistancegodset flyttet over til jernbanen, og det er jo et ønske, som findes hele vejen fra Nordjylland og ned igennem Jylland i forbindelse med transporten ned igennem Tyskland. Så det er et spørgsmål om, at man her ligesom har et overvintret problem, som man skulle have gjort noget ved for et stykke tid siden.

Kl. 15:07

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 15:07

Jacob Jensen (V):

Jeg synes, det er forkert at sige, at det er et lokalt problem. I svaret til, jeg tror, det var hr. Jesper Petersen for et øjeblik siden, anerkendte jeg faktisk, at det her ikke kun er et lokalt problem. Det

er faktisk et samfundsmæssigt og måske nærmest internationalt problem, hvis man kan bruge så store ord i den her sammenhæng. Så at det er et lokalt problem, synes jeg er forkert at sige. At det så skulle have været løst for længe siden, kan man da godt sige, men det kan man jo sige om masser af projekter. Altså, jeg kan også nævne kapaciteten mellem Ringsted og København. Det har man diskuteret i årevis, og nu har vi da endelig nogle beslutninger om, at vi skal have VVM-undersøgt de to muligheder, der har været forhandlet om. Jeg kan nævne Nordvestbanen. Der ligger heldigvis også et projekteringsforslag fra Trafikstyrelsen. Det skulle der sikkert også have været gjort noget ved for mange år siden.

Men nu er vi altså en situation, hvor vi må kigge fremad og sige: Hvad er det så for nogle projekter, der ligger, og hvad er det for nogle muligheder, vi har at prioritere imellem, og hvad er det i øvrigt for nogle midler, vi kan bruge? Det er sådan set det, vi gør på baggrund af rapporten fra Infrastrukturkommissionen og den investeringsplan, som regeringen vil komme med i løbet af 2008.

Kl. 15:08

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra fru Bente Dahl.

Kl. 15:08

Bente Dahl (RV):

Venstres ordfører har anerkendt problemet i Sønderjylland flere gange her under debatten. Så mit spørgsmål til Venstres ordfører er: Når man anerkender et problem, følger man det så ikke op politisk af en handling? Og hvornår ser vi en handling som opfølgning på problemanerkendelsen?

Kl. 15:09

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 15:09

Jacob Jensen (V):

Man kan jo sige, at handlingen sådan set allerede er i gang, forstået på den måde, at vi for nylig har fået tilvejebragt et ordentligt beslutningsgrundlag for hele landet og de sammenhænge, der er. Det drejer sig netop om de anbefalinger, som meget indsigtfulde mennesker i Infrastrukturkommissionen er kommet med på det område. Det synes jeg i hvert fald er det første skridt, og så kan man spørge: Skal der så følges op på det? Ja, det skal der, og vi kunne også høre på ministerens svar for et øjeblik siden, at regeringen påtænker at komme med et forslag til en investeringsplan, som skal forhandles her i Fol-

kettinget, hvor bl.a. den sønderjyske jernbane og andre projekter vil indgå. Så handlingen bliver ...

Kl. 15:10

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ja tak. Vi skal lige huske at overholde taletiderne ved spørgsmålene. Der er faktisk fuldstændig fri taletid inden for 1 minut. Fru Bente Dahl.

Kl. 15:10

Bente Dahl (RV):

Nu taler Venstres ordfører igen om planer for hele landet. Jeg anerkender selvfølgelig, at landet hænger sammen. Sønderjylland er ikke et land for sig selv. Men der foreligger dog en lov fra 1993, hvori der står, at vi skulle have en dobbeltsporet bane i Sønderjylland. Første etape er bygget, og anden etape mangler. Hvornår vil Venstres ordfører lave tiltag, som gør, at anden etape bliver udført?

Kl. 15:10

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 15:10

Jacob Jensen (V):

Det har vi sådan set allerede gjort fra Venstres side. Som sagt har vi anerkendt det og taget det med i vores officielle politik blandt de projekter, som vi synes skal fremmes blandt mange. Så kan man spørge, hvad der så skal ske yderligere. Jo, vi vil da selvfølgelig gå konstruktivt ind i forhandlingerne med de andre partier her i Folketinget om den investeringsplan, som regeringen vil fremlægge her i løbet af 2008, og herunder også tage stilling til, hvordan vi skal prioritere den sønderjyske jernbane.

Kl. 15:11

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger til ordføreren. Vi siger tak. Den næste ordfører er hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:11

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Det fremsatte beslutningsforslag er grundlæggende yderst sympatisk. Socialdemokraterne er enige i, at den kollektive transport skal styrkes. Især trænger jernbanerne til et løft. Vi har tidligere stemt for et lignende forslag fremsat i 2006-07-samlingen, dengang fremsat af hr. Rune Lund m.fl. Vi finder fortsat Enhedslistens forslag udmærket.

Imidlertid må vi også forholde os til den faktiske politiske situation. Vi har lyttet nøje til, hvad der blev sagt, sidste gang forslaget blev be-

handlet, og nu, hvor det bliver behandlet denne gang, ikke mindst til Venstres daværende og nuværende ordfører, hr. Jacob Jensen, der dengang henviste til, at man ville tage konkret stilling til dobbeltsporens prioritering, efter at konklusionerne i Infrastrukturkommissionens rapport var kendt. Lignende synspunkter fremførte fru Henriette Kjær på vegne af De Konservative og hr. Walter Christophersen på vegne af Dansk Folkeparti.

I dag kender vi jo indholdet af Infrastrukturkommissionens rapport, vi har læst den, og vi ved, at især to af rapportens hovedkonklusioner har indflydelse i forhold til den sydjyske del af Danmark.

Det første punkt er prioriteringen af det store H. Her kan man i rapportens kapitel 7, side 138, tydelig se de kapacitetsproblemer, det giver for banenettet, at der ikke er dobbeltspor på strækningerne Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg. I dag udnyttes kapaciteten til fulde, og selv små hændelser kan udløse forsinkelser eller aflysninger. Dette oplevede syd- og sønderjyderne i ekstrem grad i sommeren 2007, hvor DSB's sommerkøreplan resulterede i danmarksrekord i driftsforringelser i Sydjylland. Infrastrukturkommissionens rapport giver os på det punkt ikke ny viden, men en forklaring på sammenhængen mellem kapacitet og effekt.

Den anden hovedkonklusion er styrkelsen af portene til Europa. En meget stor del af den internationale godstransport foregår i dag over den dansk-tyske grænse, og denne godsmængde vil øges betydeligt i de kommende år, også når en fast forbindelse over Femern Bælt står klar. Derfor vil det både i det korte og det lange perspektiv være at udvise rettidig omhu at opgradere den sydligste del af det store H's ene ben på jernbaneområdet.

For at understrege dette synspunkt vil jeg henvise til notatet »Strategiske perspektiver for udvikling af baneinfrastrukturen«, som Trafikstyrelsen sendte til Infrastrukturkommissionen i forbindelse med deres arbejde. I notatet arbejder man med tre mulige teser for jernbanens udvikling. I alle tilfælde peges på dobbeltsporet mellem Vamdrup og Tinglev som en nødvendig investering.

Med baggrund i de forbehold, Venstre, Konservative og Dansk Folkeparti havde ved sidste behandling, har SF, Socialdemokraterne og Enhedslisten i dag fremsat et alternativt beslutningsforslag. Dette forslag vil SF's ordfører, hr. Jesper Petersen, kort redegøre for i sin ordfører-

tale. Jeg vil dog bemærke, at Socialdemokraterne ser dette alternative forslag som en imødekommelse af de forbehold, Venstre, Dansk Folkeparti og Konservative har. Samtidig vil det give Folketingets partier den mulighed bredt at debattere Infrastrukturkommissionens konklusioner ved den berammede høring den 27. februar, inden en beslutning træffes.

Spørgsmålet om det sydjyske dobbeltspor er meget afgørende for Socialdemokraterne, og det er da også påfaldende at studere den lange historie, dette projekt har. Det har således været på den politiske dagsorden helt tilbage til min ærede forgænger hr. J.K. Hansens tid.

Vi håber derfor, at de løfter, der blev afgivet før, under og efter valgkampen i 2007 af repræsentanter for regeringspartierne og Dansk Folkeparti, nu kan blive indfriet. Jeg vil ikke her gentage de mange løfter, der blev afgivet, blot dvæle ved det debatindlæg af hr. Hans Christian Schmidt, som dagbladet JyskeVestkysten bragte den 31. december 2007, hvor hr. Hans Christian Schmidt skriver, og jeg citerer:

Sydjylland er Danmarks bro til resten af Europa. Hvis vi vil fastholde Danmarks omfattende samhandel med resten af Europa, er det nødvendigt, at vi forbedrer og udbygger den sydjyske infrastruktur. Jeg mener, at vi skal udvide jernbanenet, bl.a. ved at etablere et dobbeltspor mellem Vojens og Vamdrup. Citat slut.

Jeg går ud fra, at hr. Hans Christian Schmidt står ved disse holdninger, og at han har opbakning i sit parti til denne holdning.

Med hensyn til det foreliggende forslag fra Enhedslisten skal jeg på det nuværende grundlag sige, at Socialdemokraterne vil undlade at stemme til forslaget, idet vi ønsker at fremme det forslag, vi er medforlagsstillere af, og som vi håber vil nyde bred opbakning i Folketinget.

Kl. 15:15

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ja tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Jacob Jensen.

Kl. 15:15

Jacob Jensen (V):

Tak for ordførertalen.

Jeg skal bare spørge ordføreren, om ikke ordføreren er enig i, at det her forslag og de projekter, der bliver beskrevet i forslaget, også skal indgå i en prioritering blandt andre forslag. Eller har forslaget om et dobbeltspor igennem Sønderjylland simpelt hen prioritet nr. 1? Har Socialdemokraterne lagt sig fast på en prioriteringsliste inden for infrastrukturinvestering?

Kl. 15:16

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:16

Benny Engelbrecht (S):

Det er oplagt, at dette selvfølgelig er et punkt, som skal tages med i en prioritering, det er helt sikkert, men det er også et forslag, som vi i den grad gerne ser nyder fremme.

Kl. 15:16

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er der en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 15:16

Per Clausen (EL):

Nu forstår jeg sådan set godt, at hr. Benny Engelbrecht og Socialdemokraterne vil koncentrere sig om det, som de vurderer der måske er de bedste muligheder for at få igennem. Det skal jeg ikke kritisere særlig voldsomt.

Det, jeg bare vil spørge hr. Benny Engelbrecht om, er, om jeg skal forstå det, hr. Benny Engelbrecht siger, sådan, at Socialdemokraterne har ændret opfattelse; altså at Socialdemokraterne ikke længere støtter og heller ikke vil arbejde for, at banen mellem Tønder og Tinglev renoveres, sådan at den også bruges fremover.

Kl. 15:17

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 15:17

Benny Engelbrecht (S):

Som det tidligere er fremhævet, er det et yderst sympatisk forslag, men i den givne situation bliver vi også nødt til at prioritere. Derfor er vi også nødt til at sige, at det, som har den højeste prioritet i henhold til Infrastrukturkommissionens rapport, også er det, vi tager udgangspunkt i. Det er jo det store H, den grænseoverskridende trafik, porten til Europa.

Det betyder selvfølgelig ikke, at Tinglev-Tønder-forslaget ikke er udmærket og ikke også skal nyde fremme. Men det må nødvendigvis blive på et senere tidspunkt end det sydjyske dobbeltspor.

Kl. 15:17

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Per Clausen.

Kl. 15:17

Per Clausen (EL):

Det synes jeg selvfølgelig er vigtigt, for jeg har forstået Socialdemokraternes ordfører, hr. Benny Engelbrecht, sådan, at man sådan set går efter en umiddelbar vedtagelse af dobbeltsporet. Så kan

det jo godt være, at man alligevel får lidt svært ved at få det igennem, fordi et flertal i Folketinget måske vil henvide til, at det skal indgå i de såkaldt samlede prioriteringer.

Men er det rigtigt forstået, at hr. Benny Engelbrecht og Socialdemokraterne stadig væk, når vi snakker om en samlet prioritering af jernbanenettet i fremtiden, er åbne for at arbejde for, at der også bliver mulighed for at renovere og bevare den bane, der er mellem Tønder og Tinglev?

Kl. 15:18

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:18

Benny Engelbrecht (S):

Jeg er sikker på, at alle, når de har nået at sætte sig ind i Infrastrukturkommissionens konklusioner og læst rapporten igennem, vil nå frem til samme konklusion, som vi er nået frem til, nemlig at det her er et forslag, som skal nyde fremme.

Men som sagt: Vi er ikke modstandere af Tinglev-Tønder-banen. Vi mener bare, at det sydjyske dobbeltspor er så vigtig en prioritet, at det skal fremmes umiddelbart.

Kl. 15:18

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere korte bemærkninger, og vi siger tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:19

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Enhedslisten vil med dette beslutningsforslag opfordre regeringen til at igangsætte en grundig behovsanalyse af mulighederne for at anlægge de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt en opgradering af sidebanerne Tinglev-Sønderborg og Tinglev-Tønder. Beslutningsforslaget er stort set en genfremsættelse af B 115 fra sidste samling.

Indledningsvis vil jeg kvittere for et detaljeret og informativt beslutningsforslag, og jeg synes ligesom min forgænger på området, at fuldførelsen af dobbeltsporet mellem Kolding og Padborg, nemlig de manglende to etaper Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg, er af stor betydning. Det samme er den manglende strækning i Nordjylland.

Dansk Folkeparti, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Det Radikale Venstre har med »Aftale om trafik« af 26. oktober 2006 afsat 4,7 mia.

kr. til jernbaneinfrastrukturen frem til 2014. Endvidere aftales en principbeslutning om at udskifte Banedanmarks signalanlæg. Der er således afsat midler til at afvikle en del af eftersløbet på Banedanmarks skinnet.

Jeg vil så medgive forslagsstillerne, at dobbeltsporet i Sønderjylland ikke er specifikt prioriteret, men det er imidlertid Dansk Folkepartis opfattelse, at de tiltag vedrørende den danske jernbaneinfrastruktur, som er omtalt i aftalen i prioriteret rækkefølge, er et skridt i den rigtige retning.

Vi har alle sammen lige modtaget Infrastrukturkommissionens rapport. Nu afventer vi så regeringens investeringsplan, som jeg forventer kommer i god tid før finansloven for 2009, og jeg forventer, at både beløbsstørrelse og prioritering vil blive udlagt til en politisk forhandling.

Her vil både godstransport på bane samt personbefordring på bane have en høj prioritet for Dansk Folkeparti, herunder også dobbeltsporet i Sønderjylland, som for DF også er et vigtigt element for sammenhængen i hele Danmark. Jeg tror, det var fru Bente Dahl, der nævnte, at for en sønderjyde var det her vigtigt, men der vil jeg da bare lige sige, at det er vigtigt for en dansker, at vi får en sammenhæng i den danske infrastruktur, det være sig Sønderjylland, Nordjylland eller andre steder. Det vil Dansk Folkeparti kæmpe for.

Vi synes måske ikke, tiden lige er inde til lokalpolitiske indslag, men mere til, at vi tænker overordnet for at løse kapacitetsproblemerne på hele det danske jernbanenet. Og når jeg nævner hele det danske jernbanenet, indgår Sønderjylland også.

Til slut vil jeg bare lige nævne, at som det meste af det, Enhedslisten fremlægger, er også det her forslag ufinansieret. For Dansk Folkeparti er det ikke fuldstændig uinteressant, hvordan der tilvejebringes 1 mia. kr., som den tidligere trafikminister havde beregnet anlægsudgifterne til. Så trods forslagsstillerens mange gode intentioner kan vi ikke tilslutte os beslutningsforslaget.

Kl. 15:21

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:22

Benny Engelbrecht (S):

Man kan næsten tolke hr. Kim Christiansens udtalelser, som om der her var tale om en rent lokal sag. Vil hr. Kim Christiansen ikke give mig ret i, at en styrkelse af det store H og en styrkelse af

portene til Europa er to væsentlige konklusioner i Infrastrukturkommissionen rapport, som også betyder en styrkelse af hele Danmarks infrastruktur?

Kl. 15:22

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:22

Kim Christiansen (DF):

Jo, det vil jeg give hr. Benny Engelbrecht ret i. Jeg tror også, jeg pointerede meget i min ordførertale, at det netop ikke kun var et lokalt problem, men at det var en del af hele den samlede danske infrastruktur, som vi gerne vil være med til at kigge på.

Kl. 15:22

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:22

Benny Engelbrecht (S):

Jeg kan jo ikke undlade samtidig at bemærke hr. Kim Christiansens holdning i forhold til prioritering af det her spørgsmål. Den tidligere ordfører hr. Walter Christophersen, udtalte under valgkampen i november til Ritzaus Bureau, at han ønskede en række projekter på jernbanen gennemført hurtigst muligt, og blandt de projekter nævnte han dobbeltsporene i Sønderjylland. Jeg vil godt spørge ind til, om det stadig væk er sådan, Dansk Folkepartis prioritering er? Og er det et valgløfte, som man kan stå ved?

Kl. 15:23

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:23

Kim Christiansen (DF):

Vi vil stå ved valgløftet så langt, at Sønderjylland har en høj prioritet. Det har, som jeg nævnte i min ordførertale, Nordjylland også, altså den strækning nord for Aalborg, hvor man også mangler dobbeltsporet, og det har Sønderjylland. Så det er fuldstændig korrekt udtrykt af min kollega i valgkampen, at vi i Dansk Folkeparti vil prioritere de her strækninger, men om det bliver Sønderjylland frem for det ene eller det andet, må vi se, når den færdige investeringsplan foreligger.

I øvrigt anbefaler Infrastrukturkommissionen også, at vi skal tilsidesætte de her lokalpolitiske interesser og sætte ind der, hvor behovet er størst. Hvis analyser viser, at det er i Sønderjylland, er det der, vi sætter ind.

Kl. 15:23

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere bemærkninger. Den næste ordfører er hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:24

(Ordfører)

Jesper Petersen (SF):

Jernbanen oplever en renæssance, desværre ikke i Danmark, men ude i Europa. Der bliver bygget nye jernbaner, og der kører så gode og hurtige tog, at de er i stand til at udkonkurrere såvel fly som bil. Trængselsproblemer gør det sværere og sværere at få afviklet såvel fly- som biltrafikken, og klimaforandringerne kræver, at vi får vekslet biltransport til mere af den miljøvenlige togtransport.

Det er på høje tid, at Danmark kommer op i gear. Den nuværende regering har ikke truffet beslutning om en eneste jernbane, siden den trådte til i 2001. Det er nødvendigt, at der nu træffes beslutning om anlæg af både nye jernbaner og opgradering af de eksisterende baner. Et af de vigtige steder at tage fat er dobbeltsporet fra Vamdrup til den dansk-tyske grænse. Folketinget vedtog sådan set at anlægge dobbeltsporet i 1993. Dengang stemte alle partier undtagen Fremskridtspartiets 6 mandater for. Alle kunne se det nødvendige i at anlægge et ekstra spor fra Vamdrup og ned til grænsen. Problemet er bare, at beslutningen kun blev ført halvt ud i livet. Anden etape blev aldrig gjort færdig, så på strækningerne Vojens-Vamdrup og Tinglev-Padborg er der i dag kun ét spor. Der er gjort klar til det ekstra spor. Der er plads. Ledningerne på den elektrificerede bane er der, og nu får Folketinget så igen mulighed for at rette op på fortidens synder og tage fat på de udfordringer, Infrastrukturkommissionen peger på, og som vi allerede står midt i.

Jeg har med glæde noteret, at Venstres gruppeformand, hr. Hans Christian Schmidt, og andre Venstrefolketingsmedlemmer som fru Ellen Trane Nørby, hr. Preben Rudiengaard, hr. Peter Christensen m.fl. har garanteret, at de og Venstre vil støtte dobbeltsporet, og det er også kommet frem i dag fra hr. Jacob Jensen, at det simpelt hen er erklæret Venstrepolitik. Jeg håber, at borgerne kan regne med Venstres gamle slogan, som jeg skal glæde Venstre med at gentage her fra talerstolen, om, at med Venstre så bliver det til noget.

Det glæder mig også, at hr. Jacob Jensen er glad for sin svigerfamilie i Sønderborg og derfor har et incitament til faktisk at få forkortet rejseti-

den dernedtil. Det kunne jo have været omvendt, det har man hørt om før, men i dette tilfælde er det heldigvis – både for hr. Jacob Jensen og måske også for den danske infrastruktur – rigtig godt, at der er glæde for svigerfamilien hos hr. Jacob Jensen.

Det er nødvendigt at anlægge de to stykker spor for at øge kapaciteten på strækningen. Den nuværende flaskehals giver forlængede rejsetider, ekstra risiko for forsinkelser og kapacitetsmangel på banen i forhold til forbedringer af togservicen og mulighederne for godstransport til og fra Tyskland via jernbanen. Der betales på strækningen i dag høje kapacitetsafgifter pr. tog på grund af flaskehalsen, og det fremmer jo ikke ligefrem rentabiliteten ved at køre tog på strækningen, selv om vi har så akut behov for at få mere transport over på jernbanen for at mindske CO₂-udslippet og for at mindske trængslen på vejene.

Skal vi gøre noget ved trængselsproblemerne på motorvejene og ikke mindst den hektiske E 45 til Tyskland med store mængder godstransport og leve op til regeringens udmærkede mål-sætning eller pejlemærke, eller hvad vi fandt frem til i den forrige debat om at sænke CO₂-udslippet fra transportsektoren med 25 pct. inden 2030, så er jernbanerne afgørende og dobbeltsporet i Sønderjylland et vigtigt sted at komme i gang.

Godsmængderne, der transporteres ud og ind af Danmark gennem Sønderjylland, er hastigt voksende, og også Infrastrukturkommissionen peger på de to enkeltsporede strækninger som alvorlige flaskehalse på jernbanen. Med et dobbeltspor kan vi åbne porten til Europa og indføre timedrift til Hamborg og Sønderborg, vi kan skabe bedre muligheder for, at virksomhederne kan fragte deres varer ud til markederne i Europa eller importere varer til Danmark. Ganske vist er naturen nord for Vojens ganske køn at se på, når man holder der og venter på vigespor, men borgerne betaler deres dyrt købte togbilletter i håb om at nå hurtigt og pålideligt frem, ikke for at komme på en sønderjysk safaritur med gratis udsigtsstop syd for Vamdrup.

Af alle de her grunde har vi i SF i samarbejde med Socialdemokraterne og Enhedslisten fremsat et særskilt forslag om, at dobbeltsporet skal anlægges, så det ikke er de yderligere ting omkring Tinglev-Tønder i det her forslag, der skal stå i vejen for det.

Vi må rigtigt nok se nærmere på perspektiverne i elementerne i forslaget, men SF vil stem-

me for. Vi vil ikke stemme imod at forbedre og anlægge dobbeltsporet. Vi skal have de udeståender løst, der er der nu, så vi kan varmt støtte at anlægge dobbeltsporet og rette op på fortidens synder om manglende indfrielse af de ting, der allerede er vedtaget tilbage i 1993.

Kl. 15:28

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Jacob Jensen.

Kl. 15:28

Jacob Jensen (V):

Jeg skal bare kort spørge ordføreren, om ikke ordføreren er enig i, at når man taler om infrastruktur og investeringer i det hele taget, så må man også foretage en prioritering.

Derfor vil jeg spørge, om SF har lagt sig fast på en prioritering i forhold til de forhandlinger, vi skal i gang med her senere på året, når regeringen kommer med sit forslag til en investeringsplan. Har det forslag om et dobbeltspor gennem Sønderjylland første prioritet for SF?

Kl. 15:29

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 15:29

Jesper Petersen (SF):

Når der skal prioriteres, og det skal der, det er jeg fuldstændig enig med hr. Jacob Jensen i, er det jo sådan, at det i sidste ende afhænger af, hvor mange ressourcer man har til rådighed. SF har faktisk fremlagt en jernbaneplan, hvor der som en del af prioriteringen er råd til at anlægge dobbeltsporet.

Det er jo det, der er et af de store problemer her: Venstre kan godt komme og sige, at de støtter dobbeltsporet, og at de i øvrigt altid har gjort det siden 1993, hvor de stemte for, at det skulle anlægges. Men det er svært at være imponeret, når der ikke rigtig sker noget. Det håber jeg at der vil gøre nu.

Et af problemerne er jo, at der ikke afsættes penge nok. Det har vi i SF gjort i vores plan, og jeg håber, at også Venstre vil se nødvendigheden af at øge investeringerne i infrastrukturen i Danmark, så der også er råd til en prioritering som det meget vigtige dobbeltspor ned igennem Sønderjylland, der naturligvis skal foretages, sammen med andre vigtige infrastrukturinvesteringer i Danmark.

Kl. 15:30

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Henriette Kjær.

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Det her er jo en sag, som vi har behandlet før her i Folketinget, og ligesom sidst vi behandlede det, vil jeg sige, at vi Konservative faktisk er indstillet på og kan se ideen i at få et dobbeltspor på strækningen Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg. Heldigvis, kan man sige, er der mange, der gerne vil køre med tog på netop den strækning, og det betyder så også, at trafikken fra tid til anden sander til, hvilket igen betyder, at der kommer forsinkelser og manglende regularitet. Derfor er vi Konservative også meget optaget af, at der bliver fundet en løsning, hvor vi får etableret dobbeltspor på den strækning.

Nu diskuteres det jo meget – det gør det også i Infrastrukturkommissionens rapport – at der skal være en god forrentning i de projekter, man laver; at der skal være en god samfundskonomi i de anlæg, som vi beslutter os for her i Folketinget, og det tror jeg også man vil kunne se at der vil være, netop når vi taler Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg. Jeg er mere i tvivl, når vi taler om opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder. Men det er jo noget af det, vi må se nærmere på.

Men som sagt skal der også være tog til tiden i Sønderjylland, og derfor er det vigtigt, at vi prøver at komme videre med det her forslag.

Men det, som vi Konservative sætter os lidt imod – og det er sådan set årsagen til, at vi også siger nej til beslutningsforslaget, som det ligger her – er, at det er et fuldstændig ufinansieret beslutningsforslag, man kommer med. For det er jo ikke småpenge, vi taler om; det er meget, meget dyrt. Hele pakken, hvis man kan kalde beslutningsforslaget det, koster jo omkring 1 mia. kr. – eller for at tage det, som flest har talt for, nemlig at etablere dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg: Det vil ifølge Enhedslistens og ministeriets godt nok lidt ældre oplysninger koste omkring 600 mio. kr.

Det er jo klart, at de penge skal findes, og det skal ses i en større sammenhæng i forhold til, hvordan vi i øvrigt ønsker at det trafikale landkort skal se ud. Derfor må proceduren være den, at alle de forskellige partier jo må melde ind, når vi nu skal til at lave en ny trafikinvesteringsplan, hvad der er på deres ønskeliste, og hvordan det her skal prioriteres – og jeg håber da bestemt, at dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens vil finde en plads i den plan.

Kl. 15:30

Men det er i det regi, det skal foregå. Det er også der, man skal blive enige om en finansiering af den her meget store investering. Det kan vi ikke bare stå og sige ja til her i Folketingssalen på baggrund af et beslutningsforslag fra Enhedslisten.

Kl. 15:33

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er nogle korte bemærkninger, og den første er fra hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:33

Benny Engelbrecht (S):

Tak til ordføreren. Jeg må lige komme med en korrektion af passagertallet. Det er nemlig sådan, at den manglende regularitet, der har været på de sønderjyske strækninger, ikke mindst på grund af DSB's sommerkøreplan, rent faktisk har ført til, at der har været en voldsom nedgang i passagertallet, og det er netop også derfor, at dette er en sag, som nyder stor opmærksomhed.

Så vil jeg høre ordføreren, om man er interesseret i at fremme et forslag alene omhandlede dobbeltspor. Fru Henriette Kjær får nævnt, at man håber, at det her vil indgå i en investeringsplan, men der er jo langt fra et håb og til, at De Konservative rent faktisk vil gå ind og støtte, at den her sag kommer med i en investeringsplan.

Kl. 15:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 15:34

Henriette Kjær (KF):

Jeg kan ikke støtte et beslutningsforslag her i Folketingssalen, der er revet ud af en sammenhæng og er uden finansiering, heller ikke, hvis det skulle komme i en slankere udgave med færre spor fra Socialdemokraterne. Det er noget, der skal drøftes over et bord hos ministeren, hvor vi skal blive enige om, dels hvordan den langsigtede investeringsplan skal se ud, dels hvordan vi finder pengene til den.

Kl. 15:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:34

Benny Engelbrecht (S):

Det besvarer jo så ikke spørgsmålet, jeg stillede ordføreren, om man alene vil håbe, at dette kommer med i en investeringsplan, eller om man vil arbejde aktivt for, at det kommer med. Jeg er sikker på, at ordføreren også er bekendt med, at det tidligere medlem af Folketinget hr. Allan Niebuhr netop har arbejdet hårdt for denne sag og

bl.a. i valgkampen også har været ude at give nogle løfter med hensyn til dobbeltsporet.

Kl. 15:35

Anden næstformand (Søren Espersen):
Så er det ordføreren.

Kl. 15:35

Henriette Kjær (KF):

Jeg er da helt overbevist om, at i hvert fald dele af det her beslutningsforslag vil være noget, som vi vil bringe med til forhandlingsbordet, men jeg vil ikke stå og forhandle her. Vi skal have lavet en plan i den konservative gruppe; der er mange ønsker, og de afhænger jo meget af, hvor man er valgt. Det er klart, at det er der, hvor man er valgt, at trafikproblemerne ligger forrest på net-hinden, så det bliver selvfølgelig et puslespil, som det er svært at få til at gå op, men der er gode argumenter for, at man i hvert fald begynder med at få lavet et dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens.

Kl. 15:35

Anden næstformand (Søren Espersen):
Der er en kort bemærkning fra hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:35

Jesper Petersen (SF):

Også til De Konservatives ordfører vil jeg gerne kvittere for opbakningen og for, at De Konservative også kan se fornuften i og det vigtige i at få anlagt dobbeltsporet på de to strækninger, hvor det mangler. Jeg kan forstå, at det så ikke bare er enkelte konservative politikeres synspunkter i valgkampen, men simpelt hen Det Konservative Folkepartis politik, at det er en mangel, at det dobbeltspor ikke er blevet anlagt for lang tid siden.

Det, vi så når frem til, handler igen om prioritering. Det er det, som både De Konservative og Venstre har henholdt sig til. Vil det sige, at fru Henriette Kjær i dag siger og medgiver, at regeringen simpelt hen har afsat for få midler, siden den kom til i 2001, til at investere i infrastrukturen, siden der ikke er råd til at gennemføre et forslag, der også for De Konservative står så indlysende klart som en nødvendighed?

Kl. 15:36

Anden næstformand (Søren Espersen):

Vi skal huske at overholde taletiderne. Så er det ordføreren.

Kl. 15:36

Henriette Kjær (KF):

Nej, det var så ikke lige det, jeg sagde. Jeg synes da også, at det er imponerende – for det er det, jeg kan udlede af spørgsmålet – at SF sådan set

mener, at alt godt fra havet skal vi bare sige ja til uden at tænke på, hvor pengene skal komme fra, og uden at tænke på, at vi også har et sundhedsvæsen og en ældresektor og andre ting, som kræver store investeringer og mange penge. Det er jo det, der er det svære herinde: Det er den øvelse med at få det hele til at gå op i en højere enhed. Og som hr. Jacob Jensen, Venstres ordfører, også nævnte, er der mange andre og relevante ønsker om at få opgraderet bl.a. Nordvestbanen og om at få bygget en ny forbindelse for at få øget kapaciteten København-Ringsted osv. Der er mange ønsker, og vi må tage dem i den takt, hvormed vi kan finde pengene.

Kl. 15:37

Anden næstformand (Søren Espersen):
Hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:37

Jesper Petersen (SF):

Jeg skal undskylde, at jeg brugte lidt for lang tid. Det øjeblik formanden rejste sig, afsluttede jeg talen. Jeg skal nok holde øje med tiden.

Vi er ved prioriteringerne, og der må jeg gentage, at SF faktisk har fremlagt en jernbaneplan, hvor vi har angivet finansiering af bl.a. anlæggelsen af dobbeltsporet ned gennem Sønderjylland. Vi vil gerne tage ansvar for økonomien, vi er økonomisk ansvarlige, vi finansierer de forslag, vi kommer med, også når det handler om trafikken og om at få anlagt det her manglende dobbeltspor.

Det bringer mig så frem til et spørgsmål. Der har ikke været penge nok, det er det, det ligesom lander på, synes jeg. Kan fru Henriette Kjær så bekræfte, at regeringen i sin iver for at give skattelettelser, hvilket jo er en konservativ mærkesag, har udhulet investeringerne i den offentlige transport?

Kl. 15:38

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 15:38

Henriette Kjær (KF):

Nej, det kan jeg ikke på nogen måde. For mens SF har gået rundt og hygget sig herovre i Folketingssalen, har forligskredsen bag trafikforliget faktisk fundet og afsat 4,7 mia. kr. til en genopretning af hele skinnenettet. Det synes jeg er en meget vigtig investering, og derfor er det her også noget, vi prioriterer meget højt og er meget parate til at afsætte penge til. Men som jeg også sagde, skal vi se på, hvad forrentningerne er i de forskellige projekter. Det skal ses i en større sammenhæng, og derfor kaster vi os altså ikke bare

ud i at slå til søren, hver gang der kommer et beslutningsforslag fra Enhedslisten eller SF.

Kl. 15:39

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til fru Henriette Kjær. Næste ordfører er fru Bente Dahl.

Kl. 15:39

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Den radikale trafikordfører kan ikke være til stede i dag. Derfor er det mig, der er ordfører på B 24.

Det Radikale Venstre finder dette beslutningsforslag sympatisk. Intentionen med dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg er uhyre sympatisk, hvilket vist også fremgår af de spørgsmål, jeg har stillet andre ordførere. Derimod er vi ikke helt enige i, at opgraderingen af sidebanen Tinglev-Tønder er aktuel her og nu.

Den sønderjyske infrastruktur er i en ikke særlig god stand. Vi er i 2008, og den lader meget tilbage at ønske. Det er ikke kun dobbeltsporet, vi mangler i Sønderjylland. Der er også andre tiltag, der råber på at blive taget, på forskellige områder. Sønderjylland er hele landets port til Europa. Det er ikke kun et lokalområde, det er det også, men det er også porten til Europa – Femernbro eller ej. Det er i hele landets interesse, at den bane bliver bedre i Sønderjylland. Vi vil gerne se samlet på en sammenhængende trafikpolitik, både lokalt og nationalt. Tingene hænger sammen. I Det Radikale Venstre vil vi også gerne se på finansieringen. Vi er med i trafikforliget, og vi laver ikke noget, uden at vi har sørget for, at det kan finansieres.

Vi kan ikke støtte det her beslutningsforslag, sådan som det er fremsat. Vi så gerne en samlet trafikpolitik på området.

Kl. 15:41

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Anders Samuelsen.

Kl. 15:41

(Ordfører)

Anders Samuelsen (NY):

Som det er fremgået af debatten i dag, er der helt utvivlsomt et stort behov for, at der bliver gjort noget ved den problemstilling, som er blevet rejst af Enhedslisten i dag. Ny Alliance vil se meget positivt på netop dette spørgsmål i forbindelse med de kommende forhandlinger om en samlet plan for infrastrukturens udvikling i Danmark. Men vi mener, at det er helt urimeligt

at tage stilling til et enkelt konkret forslag helt ude af en sammenhæng. Hvis vi skulle være sagsbehandlere på den måde i Folketingssalen, kunne vi ikke bestille andet end at blive taget som gidsler i forskellige regionale mærkesager. Det betyder ikke, at vi ikke ønsker at prioritere den her sag. Det gør vi, og vi vil tage den med og se, om vi kan få den passet ind i de kommende forhandlinger, som tager udgangspunkt i et helhedssyn i stedet for blot at tage en enkelt sag ud.

Så derfor kan vi ikke støtte forslaget.

Kl. 15:42

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til hr. Anders Samuelsen. Så er det hr. Per Clausen som ordfører for forslagsstillerne.

Kl. 15:42

(Ordfører for forslagsstillerne)

Per Clausen (EL):

Jeg skal starte med at takke for en, synes jeg, ganske udmærket debat. Det er vel sjældent, at så mange politikere fra så mange forskellige partier finder anledning til at omtale Enhedslistens forslag som sympatisk, og nogle brugte måske endda endnu pænere ord. Det er vi selvfølgelig meget glade for, og jeg vil også sige, at vi i Enhedslisten sådan set ikke er uenige i det synspunkt, mange også har fremført, nemlig at det er fornuftigt at gennemføre en prioritering, hvor man går til beslutningerne ud fra et helhedsindtryk.

På den anden side synes vi også, at det indimellem – også her i Folketingssalen – kan være fornuftigt at få nogle diskussioner af de konkrete forslag, der ligger, til forbedringer af infrastrukturen, sådan at forløbet ikke bare bliver sådan, at først kommer der en plan fra regeringen, så foregår der nogle hemmelige forhandlinger, så træffes der en afgørelse, og derefter er der intet at diskutere i en årrække, for nu har man jo et forlig, hvorefter man gentager øvelsen. Så det er en af baggrundene for, at vi har fremsat dette og også andre forslag på jernbaneområdet.

En anden begrundelse for, at vi fremsætter dette og andre forslag på jernbaneområdet, er jo et ønske om at synliggøre, hvad det er for nogle investeringer, vi har brug for at foretage på jernbaneområdet, hvor vigtige de er, og hvilke problemer de kan medvirke til at løse. Så vores forslag indgår selvfølgelig i en helhed, men er også udtryk for, at vi faktisk synes, det er godt, at man også får en debat om en række konkrete forslag. Det, der er det gode ved det her, er jo, at diskussionen i dag meget tydeligt har vist, at

den indsats, mennesker i Syd- og Sønderjylland yder for at fokusere på denne problemstilling, ikke er spildt, og at man rolig kan fortsætte. For man skal vel også nok huske på, at det godt kan være, at politikerne fra næsten alle partier i dag er meget positivt indstillet over for det, der handler om dobbeltsporene, men de udsættes jo dagligt for påvirkning fra mange andre sider, så opmærksomheden skal nok fastholdes.

Det tredje argument for at fremsætte dette forslag er sådan set, at vi opfatter en forbedring af jernbanedriften, bedre tog og en anvendelse af skinner til både transport af mennesker og gods som en af de centrale løsningsmodeller i forbindelse med at få reduceret CO₂-udslippet i Danmark. Derfor mener Enhedslisten, at hvis vi styrker togtrafikken, kan vi bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed bidrage til at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller 1 t gods med jernbane end med bil eller fly. Og større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien. Der er jo også ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Så der er altså en række generelle grunde til at fokusere på jernbanedriften.

Så er der selvfølgelig også nogle grunde til, at det er særlig vigtigt at fokusere på flere skinner i Sønderjylland. Som det også er fremgået af mange af spørgsmålene i dag, eksisterer der allerede i dag en række problemer med forsinkelser og langsom togdrift, hvilket hænger sammen med, at man ikke har dobbeltspor. Enhver, der bor i et område, hvor der kun er enkeltspor, vil vide, at forsinkelser virkelig eksploderer, når der er tale om, at man kun har enkeltspor i stedet for dobbeltspor. Og det er jo et af de meget store problemer, at små uregelmæssigheder bliver til store uregelmæssigheder.

Derimod ved man også, at de prognoser, der er for, hvordan transporten udvikler sig i de kommende år – både hvis man udelukkende ser på de forventninger, der er til en øget godstrafik, og hvis man ser på de forventninger, der er til en øget passagertrafik – viser, at de kapacitetsmuligheder, der stadig væk er på det syd- og sønderjyske skinnenet, relativt hurtigt vil være opbrugt. Og det betyder så, at situationen med de mange forsinkelser, som man allerede ser nu, yderligere vil blive forstærket.

Der er jo ikke nogen tvivl om, at der, når man snakker om godstrafikken og behovet for at etablere dobbeltspor i Syd- og Sønderjylland, jo også er tale om at løse en udfordring, et problem, som vedrører mange andre mennesker og mange virksomheder også andre steder i Danmark end i Syd- og Sønderjylland. I hvert fald foregår der jo hele tiden, helt op til Hirtshals, en løbende debat om, hvordan man kan få mere af det gods, der skal transporteres ned til Tyskland og måske endda længere ned i Europa, over på jernbane. Her er det jo et afgørende problem, at den godstrafik, der skal være, både skal være til at regne med, og at den skal foregå betydelig hurtigere, end den gør i dag. Og der spiller udbygningen af den sønderjyske længdebane til dobbeltspor en meget, meget vigtig rolle.

Konsekvensen af, at man ikke gør det her, bliver, at man risikerer at få mindre gods på bane – hvilket jo er modsat et fælles politisk ønske – og dermed en yderligere belastning i form af lastbiler, og det synes vi i hvert fald ville være en meget uheldig og ulykkelig situation. Det samme kan selvfølgelig siges om persontrafikken, hvor der er hensynet til den lokale pendlertrafik, og det er jo meget vigtigt at sikre den ordentlige vilkår, sikre regelmæssighed i driften og skabe sikkerhed for, at togene faktisk kører, når de skal køre.

Men det er også et spørgsmål om internationalt set at gøre togdrift til et langt mere attraktivt alternativ til flytrafikken, end det er i dag, for der er jo heller ikke nogen tvivl om, at flytrafikken er en af de store CO₂-syndere. Hvis man kan lave attraktive togforbindelser ned gennem Jylland og ned til Tyskland og længere sydpå, vil det også repræsentere et godt alternativ til flytrafikken. Det er jo lige præcis sådan, at hvis man både skal have gods, pendlertrafik og tog, der kommer hurtigt frem over længere afstande, så er det en absolut betingelse, at man har et dobbeltspor.

Det er jo sådan den del af det, hvor der har været meget stor tilslutning til hovedsynspunkterne. Der har været diskussion om, på hvilket tidspunkt beslutningerne skal træffes, og det, man vel bare må sige til folk i Syd- og Sønderjylland, er, at de skal være opmærksomme på, at beslutningen formentlig bliver truffet, før den bliver offentliggjort. Så der er god grund til at følge opmærksomt med i tingene.

Der har også været snakket om finansiering, og for en god ordens skyld skal jeg bare sige, at Enhedslisten i sit finanslovsforslag altid får fi-

nansieret alle sine forslag og har solidt overskud, så det er ikke, fordi vi mangler bud på finansiering. Men vi har nok den grundopfattelse, at hvis man er enig om, at det her er noget, der skal igennem, er det fornuftigt, at man ud fra det starter en diskussion om finansieringen, og det ser vi da også frem til i de forhandlinger, der måtte komme, om en samlet infrastrukturplan. Jeg er sikker på, at hvis alle havde lige så beskedne ambitioner, som vi har, når det handler om motorveje og motorvejsudbygning, så ville der være råd til ganske megen udbygning af skinnenettet; måske også mere, end man sådan umiddelbart kunne forestille sig.

Til den sidste del af vores forslag, der handler om Tinglev-Tønder: Man kan vel sige, at det er skæbnen for mange mindre udkantsområder, som det jo hedder, at når den store prioritering kører, snakker man ikke om den slags, og når den store prioritering er gennemført, er det glemt. Vi har taget det med i vores forslag i dag, fordi vi synes, det er vigtigt også at få snakket om den strækning, fordi vi sådan set mener, at der er behov for både passager- og godstog på den strækning. Det har jo også været et ønske, som såvel Tønder Kommune som det nu nedlagte Sønderjyllands Amt har givet udtryk for. Delstatsregeringen i Slesvig-Holsten har også givet udtryk for et ønske om, at strækningen ikke nedlægges, da man mener, at den kan indgå i et regionalt koncept for jernbanetransport. Der har også været meldinger fra Arrivas side om, at man i en vis udstrækning havde brug for at bruge den til at transportere passagerer til sygehuset i Tønder, som ligger i Tønder Øst.

Så der er en række behov her, som man gerne vil have opfyldt. Vi synes derfor, det er positivt, at der også i forbindelse med det her forslag har været partier, som har givet udtryk for, at også

den del af vores forslag skal med i de videre forhandlinger, de videre drøftelser. Det er vores klare opfattelse, at vel kan det være rigtigt, at det kan være svært at huske, at der er noget, der hedder en Tønder-Tinglev-bane, når man snakker om, hvordan man skal føre en bane over Køge og løse nogle af de meget store problemer, der er i Københavnsområdet. Men store problemer for relativt få mennesker skal man ikke altid glemme, fordi der er nogle store problemer for mange mennesker, der skal løses.

Kl. 15:52

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 15:52

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 23. januar 2008, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet er hævet. (Kl. 15:52).