

satte vores eget forslag – at der netop ikke er fokus på, hvad man kan gøre i det enkelte land, altså nationalt. Men der er rigtig mange gode ting i det forslag også.

Der er også nogle ting, der kan diskuteres, f.eks. det med hurtige tog. Der må jeg faktisk give transport- og energiministeren ret: Det er helt klart, at højhastighedstog eller hurtige tog kan der være en fremtid i, men det ligger meget mere lige for at se på – hvis vi kigger på Danmark – hvordan man kan få hyppigere afgange, hvordan man kan lave den slags rejsetidsforbedringer, og hvordan man på internationalt plan i Europa kan forbedre interoperabiliteten, altså, hvordan de forskellige togsystemer fungerer sammen, hvordan man kan lave togrejser i Europa, hvor man ikke lige pludselig skal op kl. 3 om natten i Hamborg. Den slags ting er forbedringer, som ligger lige for, og som vil være meget billigere og mindre komplicerede end at lave højhastighedstog. Højhastighedstog kan også være en mulighed, det kan det bestemte, og det skal der også bruges penge på, men det er ikke det, som ligger lige for i første omgang.

Kl. 12.20

Uanset hvad, er det her en debat, som i hvert fald ikke kommer til at slutte her. Vi – og det er både os i Danmark, og vi som verdensborgere, altså, vi som internationalt samfund – bliver også nødt til i højere grad at tage det meget mere seriøst, at klimaforandringerne, som er skabt af flytrafikken, er noget, der skal tages meget mere hårdt fat på.

Jeg synes som sagt – nu gentager jeg måske mig selv – at det er ærgerligt, at det ikke har været nok inde i debatten, hvad det er for nogle store, alvorlige udfordringer, vi står over for. Til gengæld er der en ting, som gør, at jeg trods alt ser positivt på det, og det er specielt, at partierne i oppositionen, Enhedslisten, SF, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre, har en betydelig mere klimavenlig holdning end den holdning, som regeringspartierne og Dansk Folkeparti lægger for dagen.

Det vil sige, at vi skal arbejde på vores forbedrelse, og vi skal gøre det endnu bedre i forhold til at vinde det næste valg, for det vil ikke blot skabe en bedre velfærd i samfundet, det vil skabe en lang række andre effekter, bl.a. vil kampen for et bedre miljø også i forhold til at mindske forureningen fra flybrændstof blive oprioriteret. Så det er endnu et godt argument for at vælte Foghregeringen ved næste valg, og jeg synes da bare, at vi i oppositionen skal arbejde

videre på, at der så også ligger en masse konkrete forslag til, hvordan vi bekæmper klimaforandringerne langt mere aktivt, end regeringen og Dansk Folkeparti har kunnet præstere indtil videre.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Nu må jeg så for en ordens skyld spørge, om der er andre, der ønsker ordet. Det ser ikke ud til at være tilfældet.

Hermed sluttede forhandlingen.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Som tidligere meddelt vil afstemningen om de fremsatte forslag til vedtagelse først finde sted i mødet på tirsdag, den 24. april 2007.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 115:**

**Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af banerne Tinglev-Sønderborg, Tinglev-Tønder, Vojens-Haderslev, Røde Kro-Aabenraa, Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder og Tønder-Nieböhl.**

Af Rune Lund (EL) m.fl.

(Fremsat 14/3 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Enhedslisten har endnu en gang fremsat beslutningsforslag om baneanlæg. Jeg har forstået, at vi tager forskellige dele af landet i sådan en turne, som man er rundt på – og det synes jeg også er meget spændende – denne gang i form af en opfordring til en behovsanalyse for en lang række baneprojekter i Sønderjylland. Jeg synes, det er for omfattende at læse hele titlen op, og det har formanden jo også gjort så grundigt.

Jeg vil om forslaget nøjes med at sige, at regeringen allerede godt er klar over ét seriøst baneanbygningsbehov i Sønderjylland, og det drejer

sig om fuldførelsen af dobbeltsporet mellem Kolding og Padborg – det er vi godt klar over. Som jeg har oplyst i flere sammenhænge, er det imidlertid et behov, som reduceres betydeligt, hvis der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt.

Ved en fast forbindelse over Femern Bælt føres transitgodstrafikken mellem Sverige og Tyskland og i øvrigt godstrafikken fra Sjælland til Tyskland og fra Tyskland til Sjælland over ruten, der kommer over Femern Bælt, og dermed bliver banen gennem Sønderjylland meget betydeligt aflastet.

Hvis der ikke inden for en overskuelig tid træffes beslutning om en fast forbindelse over Femern Bælt, er jeg indstillet på, at vi må se at finde en løsning på dette problem, og det kunne jo også være et problem, som Strukturkommissionen f.eks. ville kigge på af sig selv.

Jeg finder ikke, at der derudover er grundlag for at igangsætte andre behovsanalyser vedrørende banenettet i Sønderjylland.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ministeren. Og så ... Undskyld, der er lige et spørgsmål, det havde jeg ikke set. Hr. Rune Lund.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg synes, det transport- og energiministeren sagde der, lød interessant.

Skal det forstås sådan, at transport- og energiministeren er ved at indse, at Femernforbindelsen ikke bliver til noget, at tyskerne ikke er interesseret i den, og at man derfor fra transport- og energiministerens side er blevet mere positivt indstillet med hensyn til at udbygge jernbanekapaciteten i Danmark som alternativ til Femernforbindelsen? Det er for mig helt nye signaler i forhold til de svar på spørgsmål, som jeg skriftligt har stillet til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg er forfærdelig ked af, hvis jeg kommer til at skuffe hr. Rune Lund. Jeg sagde, at vi fører forhandlinger om Femernforbindelsen med vores tyske partnere og kolleger, og før vi er færdige med dem, kan vi ikke tage stilling til dette projekt. Hvis vi bliver færdige med dem med en beslutning om at etablere Femernforbindelsen, vil behovet være betydeligt mindre, end hvis vi ikke

gør. Altså, får vi ikke en Femernforbindelse, vil behovet for at få det dobbeltspor blive så stort, at vi skal lave en behovsanalyse af det, som hr. Rune Lund foreslår.

Kl. 12.25

Men lad mig sige om Femernforbindelsen, at de forhandlinger på mange måder minder om sådan en slags ægteskab. Vi har to parter, som gerne vil indgå ægteskab, men den ene har mere lyst til at blive gift end den anden, kan man sige. Det har man jo oplevet før, og alligevel er der kommet ægteskab ud af det, forhåbentlig også et godt ægteskab, og det vil jeg også tro at der gør i det her tilfælde; det er mit udgangspunkt, og det forhandler vi ud fra, og vi forhandler faktisk meget intenst.

Jeg ville gerne kunne give hr. Rune Lund et svar nu, men der er ikke noget svar at give. Jeg håber, vi får en Femernforbindelse, og det er noget, jeg tror meget på.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg synes alligevel, at jeg hører signalerne fra transport- og energiministeren, som om man er ved at indse, at man måske ikke er lige så positivt indstillet over for tanken om den der Femernforbindelse til mellem 40 og 60 mia. kr., som man var tidligere. Det er i hvert fald de signaler, jeg hører fra ministeren. Det er jeg meget glad for. Der vil maksimalt komme til at køre 9.000 biler på den, det samme som på en større kommunevej, og hvem ville investere så mange penge i en større kommunevej?

Jeg vil samtidig spørge ministeren: Når vi ser på de forsinkelser, der i øjeblikket er i Sønderjylland på strækningen fra Kolding og sydpå, og når vi ser på, at der også er stigende trafikmængder, som typisk vil betyde, at kapaciteten på den strækning er fuldt udnyttet inden for få år, 5-6 år måske, ville det så ikke være fornuftigt allerede nu at tage en beslutning om faktisk at udbygge jernbanekapaciteten, for vi kan vel være helt sikre på, at Femernforbindelsen ikke står færdig inden for 5-6 år?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Der er en tendens til, at mennesker hører det, de selv ønsker at høre – det er nok meget menneskeligt, og hr. Rune Lund er jo et menneske som alle os andre – men jeg er altså nødt til at skuffe hr. Rune Lund: Han hørte forkert. Jeg talte over-

hovedet ikke et sekund om, at Femernforbindelsen ikke blev til noget, jeg sagde, at vi forhandlede om den, og at jeg tror på, den bliver til noget, og dermed må jeg skuffe hr. Rune Lund.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så siger jeg vistnok nu tak til transport- og energiministeren og beder den første ... Er der flere? Jamen så beder vi transport- og energiministeren komme tilbage.

Man skal altså markere, for det er jo svært, når man ikke markerer, og så må jeg tage det som udtryk for, at der ikke er flere, der ønsker ordet. Så det vil jeg lige henstille til hr. Hedeboe.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Beklager, jeg forsøgte faktisk at fange formandens opmærksomhed.

Det er lige en lille opfølgning på hr. Rune Lunds spørgsmål om tidsrammen. Kan ministeren bekræfte, at tegn i sol og måne og stjerner, og jeg mener også almindelige prognoser viser, at omkring 2012 vil kapaciteten være opbrugt på de enkeltsporede dele af den sønderjyske strækning, men at tidsrammen for at have en eventuel Femernbro ligger mange år senere? Vil der ikke blive et stort gab, som kunne tale for at etablere forbindelsen?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Tidsrammen for Femernforbindelsen er omkring 10 år efter en beslutning, og det er rigtigt, at der så vil blive et problem i nogle ganske få år. Det medgiver jeg, men det må vi finde løsninger på.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Ønsker hr. Hedeboe et spørgsmål mere? Nej, ikke flere. Nu tror jeg ikke der er flere spørgsmål. Tak til ministeren.

Så er det hr. Jacob Jensen som ordfører for Venstre, og han kommer springende frem mod talerstolen; han er også så ung.

**Jacob Jensen (V):**

Som ministeren nævnte i sin indledning, er det her jo endnu et i rækken af forslag om jernbaneprojekter i Enhedslistens Tour de Danmark, kan vi vel sige. Denne gang er vi så nået til det sønderjyske, og det er jo et dejligt område. Det kan

selvfølgelig virke sympatisk på den måde ligesom at tilgodese alle dele af landet med forslag om behovsanalyser i forbindelse med jernbaneprojekter.

I Venstre er vi sådan set enige med Enhedslisten i, at der skal lægges behovsanalyser til grund, når vi prioriterer investeringer i den størrelsesorden, vi taler om her. Jeg vil så dog tillade mig at sige, at langt de fleste af de projekter, der nævnes her i forslaget, ikke efter vores opfattelse har potentiale til at blive undersøgt nærmere, simpelt hen fordi der er et yderst begrænset kundegrundlag, som ikke vil begrunde de investeringer i millionstørrelsen, som vi taler om her.

Jeg vil også godt sige, at med trafikaftalen, som blev indgået sidste år, blev der jo faktisk afsat betydelige midler, ikke i første omgang til nye jernbanestrækninger som sådan, men i hvert fald til genopretning af det efterslæb, vi havde set i mange år, til de eksisterende jernbanespor i hele landet, og herunder altså også i Sønderjylland. Så vi har ikke glemt det sønderjyske område, tværtimod.

Kl. 12.30

Men vi skal selvfølgelig prioritere vores indsatsområder, når vi lægger investeringerne på bordet. Og som det nævnes her i forslaget, er der altså en lang række forslag til projekter, hvor vi faktisk kun ser, at der er et af dem, som man måske kunne overveje, nemlig udbygningen af dobbeltsporet mellem Vamdrup og Padborg.

Vi mener dog også, at man skal se de her projekter i sammenhæng med andre potentielle investeringer rundt om i landet, fordi tingene dog hænger sammen. Derfor synes vi, at man i den forbindelse først skal kigge på det forslag, når man har set, hvad beslutningsproblematikken omkring Femern Bælt kommer til at vise. Det er jo klart, at dobbeltspor ned igennem det sønderjyske område vil give et potentiale for internationale afgang, og det vil give et potentiale for godstransport på jernbane, men det vil Femern Bælt-forbindelsen selvfølgelig også, og de to ting ser vi så som to ting, der hænger sammen.

Derfor anerkender vi selvfølgelig også potentialet i et dobbeltspor på den strækning, men vi mener, at det vil være fornuftigt at lægge det i en samlet beslutningspakke i forbindelse med det næste trafikforlig, som vi forventer vil komme som en opfølgning på Infrastrukturkommissionens rapport, som ligger klar her senere på året. Derfor kan vi ikke støtte det forslag, som Enhedslisten her stiller.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg er enig i ideen i, at man samtænker trafikløsninger og laver en overordnet planlægning. Det har jo i årevis netop været et problem, at hver eneste gang, der er opstået et trafikproblem, har et flertal i Folketinget tænkt: Hvor kan vi lægge den næste motorvej? Man har tænkt i asfalt, asfalt og asfalt.

Det her forslag fra Enhedslisten om en jernbanepark i Sønderjylland er et forsøg på at rejse en anden debat og sige, at der faktisk er andre transportformer, man kan investere i, og at der faktisk er nogle ting, som bør undersøges. Jeg er enig både i det, som transport- og energiministeren sagde, og i det, som ordføreren siger, nemlig at den mest akutte ting, der skal laves her, er at få et dobbeltspor hele vejen fra Vamdrup og ned til grænsen. Det er jo absurd, at man ikke har det. Et enkelt spor, som både togene, der kommer sydfra, og som kører nordpå, skal køre på, og som de, der kører nordfra, og som skal køre sydpå, skal køre på, giver en klumpet trafik og mange forsinkelser, ikke?

Femernforbindelsen vil først stå færdig om mange år, hvis den overhovedet bliver til noget, men der vil opstå kapacitetsproblemer i Sønderjylland allerede fra 2010-2012. Hvorfor ikke allerede gå i gang nu?

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

For det første vil jeg sige, at det ikke er korrekt, når hr. Rune Lund påstår, at der ikke investeres i trafik, som har med andet end asfalt at gøre. Metrocityringen er jo et eksempel, hvor adskillige milliarder kroner er blevet aftalt sat af til sådan et projekt, som vil løfte den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og som vil være til gavn for store og andre dele af oplandet omkring hovedstaden. Så det vil jeg bare lige slå fast.

For det andet vil jeg med hensyn til kapaciteten i det sønderjyske sige, at som jeg netop også nævnte, anerkender vi behovet for og potentialet i en sådan strækning, men vi synes alligevel, at det skal tænkes sammen med de andre forslag, der ligger. Ministeren forhandler jo intenst med tyskerne. Så er det da rigtigt, at der kan komme et årsmæssigt gab mellem, hvornår en eventuel Femernforbindelse kan stå klar, og hvornår vi så kan lave et dobbeltspor mellem Vamdrup og Padborg. Men som ministeren også siger: Det må vi jo så bare finde løsninger på.

Vi synes bare fra Venstres side, at man skal se de her ting i sammenhæng og ikke kaste sig ud i nogle store investeringer, som efterfølgende, måske om ganske kort tid, hvor vi har en beslutning om Femernforbindelsen, viser sig ikke i det lange løb at have den effekt, som vi først troede de ville have.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg er enig i det. Det er derfor, forslaget også går ud på at lave en behovsanalyse. Det handler simpelt hen om at undersøge, hvilke strækninger i Sønderjylland man skal udvide og opgradere. Det handler simpelt hen om at sætte sig ned og se på, hvad behovet er, hvad vi kan bruge, og hvad behovet ikke er. Det mangler fuldstændig i dag.

Der er også en anden strækning, som jeg synes er specielt interessant, i hvert fald af dem, der er nævnt, og det er strækningen Tinglev-Tønder, en strækning på 26 km. Der er det sådan, at der jo er forskellige virksomheder, som har yttret interesse for, at den strækning kan komme til at blive brugt, hvilket den ikke kan i dag. Bl.a. er det jo sådan, at selskabet Dansk Jernbane ApS faktisk har tilbudt at renovere den her strækning til en meget lav standard, sådan at man slipper for at køre fra Tønder og hele vejen op omkring Bramming og så over til Kolding og ned igen, men at man faktisk bare kan køre langs med grænsen nede i Sønderjylland. Er det ikke også et projekt, som ordføreren synes kunne være interessant at kigge lidt nærmere på?

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Det er jo interessant at høre Enhedslistens ordfører hr. Rune Lund agitere for at indføre, at private selskaber kan gå ind og arbejde med de her problemstillinger. Det synes jeg er positivt, og det synes jeg vi skal snakke nærmere om, når vi taler om fremtidige investeringer på det her område.

Men igen: Med hensyn til Tinglev-Tønderstrækningen gælder det for den, som for alle andre strækninger, at man efter vores opfattelse bliver nødt til at prioritere de her ting. Og nu har vi nedsat en infrastrukturkommission, som faktisk skal kigge på det behov, som vi har, ikke kun i et område af landet, men i hele landet under et, og det hænger jo sammen. Derfor synes vi, at det er fornuftigt, at man kigger på det i den sammenhæng og i den forbindelse tager stilling

til den rækkefølge, som vi eventuelt skal prioritere vores fremtidige investeringer ud fra.

Kl. 12.35

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Der er ikke flere bemærkninger til hr. Jacob Jensen. Så bliver det fru Jytte Wittrock som ordfører for Socialdemokratiet.

**Jytte Wittrock** (S):

Jeg har ikke noget behov for at ironisere over Enhedslistens turné rundt i landet, tværtimod synes jeg, at det er flot, at man sætter fokus der, hvor der skal sættes fokus.

Socialdemokraterne støtter faktisk opfordringen til regeringen om at igangsætte en behovsanalyse. Ganske vist er det klart, at kommer Femern Bælt-forbindelsen – og det gør den forhåbentlig, det ønsker jeg mindst lige så meget som trafikministeren – så påvirker det nogle steder, men det er også klart, at der er nogle steder, hvor man godt kunne se lidt på, hvad der er af mangler. Og dobbeltsporet er oplagt, det er vi enige om, men der kan altså også være argumenter for, at man opgraderer nogle af side-sporene.

Vi vil meget kraftigt støtte, at man får analyseret det grundigt, og det vil vi af flere grunde, dels fordi vi synes, at hele landet skal have gode trafikale forbindelser, også på bane og både med hensyn til person- og godstransport, dels fordi vi også synes, at der er stærke argumenter i lokalområderne for, at der skal være forbedringer på begge områder.

Der ligger også et bilag i sagen, som hr. Rune Lund allerede har nævnt, og som tegner i den retning. Og vi kan vel ikke herindefra andet end støtte, hvis der kommer produktion rundt om i landet, som har brug for, at man opruster banen. Og det er der jo klare signaler om at man vil nogle steder, og når det så oven i købet er virksomheder, som trækker i den rigtige retning vedrørende energi og miljø, synes jeg bestemt ikke vi skal sidde det overhørig.

Så vi er meget interesserede i, at rammerne for miljørigtige initiativer tilpasses, og at behovet tilgodeses. Hvis der nu endelig går hul på den udvikling, skal vi i hvert fald ikke herindefra bremse den. Så vi støtter forslaget, og vi synes, at den analyse bør laves her og nu.

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Der er vist ikke nogen bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

**Walter Christophersen** (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 opgradering af sidebanerne Tinglev-Sønderborg, Tinglev-Tønder, Vojens-Haderslev og Røde Kro-Aabenraa.

Indledningsvis vil jeg kvittere for et meget detaljeret og informativt beslutningsforslag. Dansk Folkeparti finder især fuldførelsen af dobbeltsporet mellem Kolding og Padborg, nemlig de manglende to etaper, Vamdrup-Vojens og Tinglev- Padborg, af meget stor betydning. Transport- og energiministerens har i et svar på spørgsmål 157, dateret den 13. marts dette år, estimeret anlægsomkostningerne til ca. 1 mia. kr.

Dansk Folkeparti er endvidere positiv med hensyn til reaktivering af godsbanen Tønder-Tinglev, som indeholder en genvejsmulighed til og fra Tønder. Private godsoperatører har ytrret ønske desangående.

Dansk Folkeparti finder imidlertid ikke, at der er trafikalt eller samfundsøkonomisk grundlag for beslutningsforslagets øvrige delforslag.

Dansk Folkeparti har naturligvis bemærket transport- og energiministerens tidligere svar til Trafikudvalget, i hvilket det er anført, at det først og fremmest er afklaringerne om en fast forbindelse over Femern Bælt, som er udslagsgivende for en stillingtagen til de to dobbeltsporsetaper mellem Kolding og Padborg.

Dansk Folkeparti er af den opfattelse, at skal jernbaneinfrastrukturen i det sydlige Jylland kapacitetsmæssigt opfylde kravene til regeringens kommende godsstrategi, skal de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg anlægges, uanset om Femern Bælt-forbindelsen bliver en realitet. Femern Bælt-forbindelsen skal efter Dansk Folkepartis opfattelse ikke være en stopklods og skal ej heller anlægges på bekostning af de nødvendige danske trafikale infrastrukturinvesteringer.

Kl. 12.40

Regeringen har nedsat Infrastrukturkommissionen, som barsler primo oktober dette år.

Dansk Folkeparti forventer, at Infrastrukturkommissionen itænker den nødvendige kapacitetsudvidelse i jernbanekorridoren Hamburg-København over Storebælt.

Regeringspartierne Venstre og Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti samt Det Radikale Venstre har ved aftale om trafik for år 2007 den 26. oktober 2006 afsat yderligere 4,7 mia. kr. til jernbaneinfrastrukturen i aftaleperioden 2007-2014. Endvidere aftaltes en principbeslutning om at udskifte Banedanmarks signalanlæg. Der er således afsat midler til at afvikle efterslæbet på de sønderjyske passagerbaner ligesom for resten af Banedanmarks skinnenet.

Jeg vil medgive, at der ingen sammenhæng er mellem det af Enhedslisten fremsatte beslutningsforslag og trafikaftalen af 26. oktober.

Det er imidlertid Dansk Folkepartis opfattelse, at de tiltag, som er omtalt i aftalen af 26. oktober 2006 i prioriteret rækkefølge på den danske jernbaneinfrastruktur, er et skridt i den rigtige retning, som vil medføre en permanent løsning på kapacitets- og regularitetsudfordringerne på området. Dansk Folkeparti kan som konsekvens af dette ikke tilslutte sig dette beslutningsforslag.

Afslutningsvis vil jeg til den trafikpolitiske ordfører fra Enhedslisten meddele, at jeg har fundet et kort frem udfærdiget af H. Sandberg i København den 1. august 1953, som ganske detaljeret viser samtlige jernbanestrækninger i Danmark både med stationer og trinbræt. Det vil jeg give den trafikpolitiske ordfører som inspiration for de kommende beslutningsforslag, der vil komme fra Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det kort vil jeg takke for.

Jeg forstår det sådan, at Dansk Folkeparti faktisk er tilhænger af, at der skal være dobbeltspor hele vejen fra Kolding og ned til grænsen, og at Dansk Folkeparti faktisk også synes, at vi skal kigge på Tønder-Tinglev-banen. Det synes jeg er meget interessant, fordi når man tæller mandater i det her Folketing, så er det jo sådan, at Enhedslisten, SF, Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti tilsammen har 1 mandats flertal i det her Folketing. Det vil sige, vi faktisk i Folketinget i dag – hvis SF i øvrigt vil gå ind for forslaget, men jeg kender jo SF som et meget jernbanevenligt parti, så jeg ved godt, hvad resultatet bli-

ver – har et flertal for at se på en behovsanalyse for disse strækninger.

Kunne det ikke få ordføreren til at stemme for det her forslag eller for forslaget i en anden udformning?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Nu nævnte jeg jo i min ordførertale, at Dansk Folkeparti afventer Infrastrukturkommissionens kommentarer, og vi er helt overbevist om, at man har itænkt den her del, fordi det er evident, at skal vi forholde os til den kommende godsstrategi, så skal der ske noget på det her område. Det vil vi tage op med aftalepartierne bag den trafikaftale, Dansk Folkeparti er med i.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Skal det så også forstås sådan, at hvis der i det, som Infrastrukturkommissionen kommer med, og det, som man efterfølgende beslutter, ikke er inkluderet, at der skal laves dobbeltspor hele vejen til grænsen i Sønderjylland, og der ikke er inkluderet, at vi skal have en opgradering af jernbanen Tønder-Tinglev, at så vil Dansk Folkeparti støtte et sådant forslag, hvis Enhedslisten f.eks. fremsætter det?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Indledningsvis vil Dansk Folkeparti således forholde sig til regeringen, og jeg vil som trafikpolitisk ordfører for Dansk Folkeparti selvfølgelig drøfte dette med transport- og energiministeren. Ud over det vil jeg selvfølgelig tage det op med de aftalepartier, vi er sammen med, altså de partier, der er bag om trafikaftalen den 5. november 2003. Det vil jeg indledningsvis gøre.

For så vidt angår spørgsmålet, hvis jeg skal svare direkte på det, vil jeg sige, at Dansk Folkeparti er klar over, at der er et problem her, og vi vil stærkt anbefale regeringen at sætte de to manglende etaper i gang så hurtigt som overhovedet muligt, men lad os nu lige afvente, hvad Infrastrukturkommissionen kommer frem til. Men vi er meget positive over for de to etaper, meget positive.

Kl. 12.45

(Kort bemærkning).

**Jytte Witrock (S):**

Jeg har faktisk lyttet meget nøje til, hvad hr. Walter Christophersen har stået og talt om nu. Man-

ge ord kan jo en gang imellem sløre budskabet. Men klart var det, at der var sympati for en sidestrækning langs grænsen, og klart var det i hvert fald, at der lå argumenter, som talte særligt for den strækning.

Kunne man mødes et eller andet sted, hvor man i stedet for at afvise det her brugte sin indflydelse? Jeg har jo desværre ikke mulighed for det, fordi vi ikke er med i det forlig, og det er jeg også lidt ked af, at vi ikke er, men det var jeg jo ikke alene om at bestemme. Kunne det tænkes, at man tog med i Kommissionens arbejde, at man fik belyst de problemstillinger, der er omkring de banestrækninger i det sønderjyske, for det ville jo være fornuftens vej at gå?

Når der nu er nogle, der sidder og analyserer på ting og sager, så er det jo måske ikke forbudt at sige, at her er noget, vi godt kan klare i samme hug. Kunne hr. Walter Christophersen ikke overtales til at anbefale det over for regeringen og den gruppe, som sidder og laver det her arbejde?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg vil da formode, at transport- og energiministeren og dennes embedsmænd tager Dansk Folkepartis ordførertale ad notam, og at man nøje gransker, hvad der er blevet sagt her fra talerstolen. Og lad mig sige igen, at jeg er overbevist om, at Infrastrukturkommissionen selvfølgelig under behørig respekt for den kommende godsstrategiplan itænker, hvad der skal ske i Sønderjylland. Det er jeg helt overbevist om. Jeg ville blive meget overrasket, såfremt det ikke var tilfældet.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører for Det Konservative Folkeparti.

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg vil starte med at sige, at vi Konservative ikke kan støtte dette forslag, men jeg må dog medgive, at Enhedslisten har været meget, meget grundig i sin forundersøgelse af de her banestrækninger, og det synes jeg selvfølgelig er prisværdigt. Men at ønske at der skal laves behovsanalyser på alle de her strækninger, kan vi simpelt hen ikke støtte, først og fremmest fordi vi i Det Konservative Folkeparti ganske enkelt ikke mener, at det er noget, der skal investeres i, og at der ikke er fremdrift i det. Men dog vil jeg sige

– ligesom Venstres ordfører – at vi Konservative mener, det er vigtigt, at vi får set på behovet for at få anlagt et dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg.

Vi er bekendt med, at der mangler kapacitet på banestrækningen der, og vi ved også, at det betyder store forsinkelser for de mennesker, der kører med togene, og det er selvfølgelig ikke tilfredsstillende for de sønderjyder, der måtte benytte toget. Men vi vil meget gerne have det ind i en større investeringsplan og se på det i sammenhæng med udbygningen af skinnenettet generelt.

For det er jo sådan, at Transportministeriet allerede har afleveret et svar til Folketinget på, hvad det vil koste, og det vil jo koste bare 1 mia. kr. at anlægge disse dobbeltspor. Derfor synes jeg, man skal sikre sig, at man har mulighed for at få de penge, inden man går i gang med en behovsanalyse.

Det er jo generelt også vores problem i forhold til at skulle sige ja til forslaget her, at vi synes, det er spild af penge at sætte gang i nogle behovsanalyser for at lave en opgradering eller lave nogle nye spor på en række strækninger, som man for det første ikke er sikker på, man vil have, og for det andet ikke er sikker på, man kan skaffe pengene til.

Så det bliver altså en afvisning fra Det Konservative Folkeparti.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan forstå, at Det Konservative Folkeparti på en eller anden måde også tilslutter sig det flertal i Folketinget, der er og faktisk står bag, at der skal laves en opgradering fra Kolding og så hele vejen ned til grænsen. At Det Konservative Folkeparti så ikke vil kigge på Tønder og Tinglev, synes jeg, man skulle overveje en ekstra gang, for det er en strækning, som er meget interessant for den godstrafik, som så ikke behøver at køre hele vejen op til Bramming og så hen over Kolding og så ned sydpå igen, men kan køre langs grænsen i stedet for.

Men hvorfor er det ikke fornuftigt at se på den her investering? Jeg går ud fra, at fru Henriette Kjær må indrømme, at på et eller andet tidspunkt skal man lave en dobbeltstrækning der. Altså, det duer jo simpelt hen ikke i dag at have nogen enkeltsporede strækninger, specielt ikke på sådan en central strækning, som jo netop går ned til grænsen til Tyskland.

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jamen der er jo altså nogle af de strækninger, der er nævnt her i beslutningsforslaget, som jeg i hvert fald ikke har hørt noget større ønske om skulle anlægges, og der må jeg så sige, at det betyder meget. Det var den samme diskussion, vi havde, da Enhedslisten kom med et beslutningsforslag vedrørende en række banestrækninger på Fyn; det er, som om Enhedslisten ønsker disse forslag fremsat, fordi man gerne vil signalere, at man vil støtte gods på bane og banetrafikken i det hele taget, på trods af at der ikke kommer nogen ønsker fra de mennesker, der bor i områderne.

Og jeg synes jo, det er temmelig væsentligt, at vi investerer der, hvor behovet er, hvor man kan regne med at der er nogle, der vil bruge strækningerne, og det kan jeg så høre at hr. Rune Lund har en formodning om. Men omvendt må jeg så sige, at der, hvor vi mener at behovet er, er de manglende dobbeltspor på de to strækninger, jeg har nævnt. Så det er altså årsagen til, at vi ikke kan støtte det.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det er rigtigt, at vi, hvad kan man sige, har grebet bredt fat om emnet og så taget både de større og de mindre jernbanestrækninger. Men hvis vi holder os til de to mest centrale, som jo er Vamdrup-Vojens og længere nede Tinglev-Padborg, som vil gøre, at man hele vejen oppe fra Kolding og ned vil kunne køre på dobbeltspor, og hvis vi kigger på Tønder-Tinglev, så er det jo to strækninger, hvor der i allerhøjeste grad er udtrykt lokalt ønske om, at her bliver der gjort noget.

Hvis man nu forestillede sig, at vi lavede det her beslutningsforslag om og skar alle de mindre baner væk og sagde, at dem kigger vi så ikke på i første omgang, dem laver vi ikke en behovsanalyse af i første omgang, men at vi kigger på de her to centrale strækninger, var det så ikke noget, som kunne få Det Konservative Folkeparti til at se med positive øjne på det her beslutningsforslag?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Nej, for det var det, jeg sagde i min ordførertale, at det jo er nogle meget store investeringer. Et anlæbet beløb for Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg er 1 mia. kr., og jeg kan egentlig ikke forstå, hvordan Enhedslisten kan foreslå noget

sådant uden at have en idé om finansieringen, og derfor siger jeg, at det selvfølgelig skal ind i en større plan, også en investeringsplan; man skal jo have penge, inden man kan lave det her.

Vi mener også, at det ville være rart. Der er jo mange ting, det kunne være rart at få udvidet, veje hist og pist, og få jernbanenettet gjort fuldstændig up to date, også mere end det, der måske allerede er vedtaget, for der er jo sket meget på området. Men man skal altså også have pengene. Så uanset hvor mange beslutningsforslag Enhedslisten kommer med, vil vi ikke kunne støtte det. Det er noget, der skal ske i en forhandling i forbindelse med en finanslov, hvor man også finder nogle penge til projekterne.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg siger tak til ordføreren og beder den næste ordfører, hr. Martin Lidegaard fra Det Radikale Venstre, komme på talerstolen.

**Martin Lidegaard (RV):**

Tak til Enhedslisten for systematisk at bevæge sig gennem landet og kulegrave alle tænkelige – og også et par enkelte utænkelige – sporinvesteringer. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi fra radikal side, lige så glade vi er for det trafikforlig, der er lavet, der genopretter hele det danske skinnenet, lige så meget synes, der er grund til at tænke i et nyt stort forlig, hvor man tænker offensivt i at få udvidet kapaciteten på det skinnenet, der er.

Der er nogle steder i landet, hvor det er helt åbenlyst, at der er nogle flaskehalse, som ikke burde være der, og Enhedslisten har i hvert fald fat i en af de flaskehalse her, nemlig dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg. Det kan jeg sige at Det Radikale Venstre støtter. Med hensyn til Femernbro eller ikke Femernbro er vi helt på linje med Dansk Folkeparti. Og med hensyn til, havde jeg nær sagt, forundersøgelse eller ikke forundersøgelse synes vi sådan set godt, man kunne hoppe direkte til en projektering og en VVM-undersøgelse.

For os at se er der ingen tvivl om, at godsudviklingen indikerer, at der bliver brug for at kunne det, og der er i øvrigt også et vist passagerpotential, så den del af det er vi hundrede procent med på. Vi synes også, at Tinglev-Tønder – det er jo en meget overkommelig investering – taler for det; hvorfor dog ikke springe på den? Så sparer vi da i hvert fald den godsmængde på vejene.



Så er der en lang række mindre forslag, som vi er lidt mere tvivlende over for. Man kan jo godt undersøge dem. Altså, f.eks. er den, vi nok er mest skeptiske over for, Tinglev-Sønderborg, der står til at skulle koste 1,5-2 mia. kr. med et ekstra passagergrundlag på ca. 35.000 passagerer. Det tror vi ikke helt holder vand. Jeg håber, at Enhedslisten vil overveje måske at tage det forslag ud, så vi kan få et rent snit, når vi skal stemme om det her, og sådan at vi ligesom ikke skal høre på dårlige undskyldninger, for det er lidt for let at undskylde sig med, at man ikke kan gå ind for det her forslag, det vil jeg undskylde mig med lige nu i hvert fald. Men jeg vil meget gerne stemme for Enhedslistens forslag i øvrigt.

Kl. 12.55

Men der er nogle, vil jeg sige, som er sådan lidt urealistiske i forhold til, at vi har så mange andre steder, hvor vi trænger til at få flyttet flaskehalse. Lad mig bare nævne Nordvestbanen, som jo har et betydelig større passagerpotential, og som vi kan gå i gang med her allerede til sommer, når projekteringen er færdig. Vi skal også udbygge kapaciteten mellem København og Ringsted osv. osv. Målt i forhold til de projekter tror jeg ikke rigtig at Tinglev og Sønderborg kan være med.

Og det er måske det eneste, man savner lidt i Enhedslistens forslag, også i det, der har været tidligere, nemlig prioriteringen. For uanset om man tror på, at man har alverdens penge eller ej – og der er Enhedslisten jo nok lidt mere optimistisk, end vi er; vi så gerne en lidt mere grundig finansiering – så skal man stadig væk prioritere, hvad man skal bygge først, og hvad der er arbejdskraft til at bygge osv. Og der tror vi nok, at det ville klæde forslaget, at man prioriterede lidt hårdere og måske hev nogle af de ting, der samfundsøkonomisk ser dårligst ud, ud af dette forslag.

Men med denne positive indgangsbøn håber jeg, at vi får en god udvalgsbehandling og kan snakke om eventuelt at tilpasse forslaget lidt.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak. Men hr. Lidegaard slipper ikke så let, for hr. Jacob Jensen ønsker at stille et spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil starte med at kvittere for De Radikales indsats på trafikområdet; de er jo med i aftaler-

ne, og det synes vi fra Venstres side er udmærket.

Jeg kan så også forstå på hr. Martin Lidegaard, at man fra radikal side vil hoppe lige ud i at lave de her investeringer for 1 mia. kr. – kan vi forstå på svaret fra ministeriets side – uden at lave en behovsanalyse på forhånd. Var det sådan, jeg skulle forstå det?

Og hvordan kan hr. Martin Lidegaard på den baggrund egentlig vurdere, om den milliardinvestering er optimal at lægge lige præcis på det her område? Der kunne jo være andre steder, hvor man kunne få mere ud af de penge. Altså, nu nævner hr. Martin Lidegaard selv Nordvestbanen, Ringsted-København og andre steder, så hvordan kan hr. Martin Lidegaard vide for nuværende, at den milliard kroner, som vi trods alt skal prioritere bedst muligt, lige præcis bliver brugt bedst på det her område?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu har hr. Jacob Jensen og jeg jo et fælles hjertebarn i Nordvestbanen, og jeg glæder mig sådan til, at vi har projekteringen færdig, og at Venstre og Det Radikale Venstre i fællesskab kan foreslå, at vi kommer i gang hurtigt; altså, jeg kan love, at det her ikke kommer til at stå i vejen for det.

Men det vil jo også være hr. Jacob Jensen bekendt, at det ved alle trafikinvesteringer er helt normal praksis, at man starter med at lave en projektering, en VVM-undersøgelse, herunder jo også samfundsøkonomiske beregninger osv., og at man så derefter, når man har et ordentligt beslutningsgrundlag, tager stilling til, om man så skal lave den investering.

Og det, jeg foreslog, var ikke bare at kaste os ud i en investering, det var at lave projekteringen. Og det er da fint at lave en forundersøgelse på det, men jeg er bare ret overbevist om, at der for de to første strækninger, der er med her, er god grund til og belæg for at udvide strækningerne.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jamen det er jeg glad for at høre. Men jeg vil så bare spørge hr. Martin Lidegaard, om han ikke er enig i, at projekter, som vi skal kigge på rundt omkring i hele landet, skal tænkes ind i en sammenhæng. Altså, vi skal jo hver dag prioritere de midler, der nu engang er til rådighed, som vi i fællesskab kan finde til at foretage investeringer på infrastrukturområdet. Er det så ikke

fornuftigt, at vi også i den her situation kigger det ind i en sammenhæng med andre potentielle investeringer og netop ser på, hvordan Infrastrukturkommissionen, som jo arbejder med de her spørgsmål, kommer frem til nogle forslag, som vi så kan tage stilling til efterfølgende, så vi ser tingene, ikke isoleret set på én strækning, men i sammenhæng, til glæde for hele landet?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er som talt ud af en radikal mund. Jeg ved ikke, om hr. Jacob Jensen skulle overveje et partiskifte, for det er jo præcis det, vi har stået og forsøgt at komme igennem med i mange år her, nemlig at få en mere sammenhængende planlægning, og mere, om jeg så må sige, samfundsstyrede målsætninger på trafikområdet, en større sammenhæng i det.

Regeringen har ikke gjort det endnu, men vi anerkender, og vi er glade for Infrastrukturkommissionen; vi glæder os til at se resultatet af det.

Jo, det er da rigtigt, at det da er fornuftigt at vente med en endelig beslutning. Men sådan en projektering, som vi snakker om her, tager jo også typisk 2-3 år at gennemføre. Så før vi overheadet har fået den projekteret, har vi forhåbentlig fået den sammenhæng i tingene, som hr. Jacob Jensen og jeg er helt enige om der skal være.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg vil også godt takke Enhedslisten for at have fremsat dette forslag; det kunne såmænd også godt være lavet af SF.

Det vigtigste element i det her er hovedsporet i Sønderjylland, det vil sige strækningen fra Vamdrup og helt ned til Padborg, hvor der altså er to steder, hvor der mangler dobbeltspor.

Forslaget lægger op til en behovsanalyse for denne strækning og så for en masse sidestrækninger, og det er vi – det skal jeg med det samme løfte sløret for – positive over for. Det kan sagtens være, at der er nogle af sidestrækningerne, som ikke er relevante. Hvis man laver en behovsanalyse ud fra den her og nu-situation, vi har, kan det i hvert fald sagtens vise sig, at nogle ikke er relevante.

Men hvis vi tænker lidt frem og ser på, hvad det er for nogle kort, vi har at spille med på transportområdet, ser jeg meget det her forslag som godsorienteret, og jeg tror, det er et stort løft, det vil kunne give. Altså, vi har vejafgifter, som begynder at komme frem i Europa. Det er ikke Danmark, der er foregangsland; Tyskland, Østrig, Tjekkiet, jeg tror også Schweiz, er relativt langt fremme, men i hvert fald har Tyskland, Østrig og Tjekkiet etableret de her vejafgifter, som jo vil have en tendens til at trække gods over på banerne – meget fornuftigt rent miljø-mæssigt. Det kommer også frem andre steder, og det er vel et spørgsmål om tid, hvornår det kommer i Danmark.

Vi har også noget, der hedder modulvogntog, som bliver afprøvet forskellige steder, og som vi er med til at afprøve her i Danmark også. Der er der beregnet en miljøgevinst, ved at man kører med mere gods på hver lastvogn. Den miljøgevinst er kun til at hente hjem, hvis vi i det allerallermindste sørger for at bevare den godsbanetransport, der er, og allerhelst udvide den. Ellers er det et rigtig miljøgrimt spil, vi er ude i på området for godstransport. Så jeg mener, vi har en politisk opgave, som hedder at styrke godsbanetrafikken.

Og jeg ved, at en Femern Bælt-forbindelse også potentielt vil styrke godsbanetrafikken, men vi skal give det signal nu, at vi er opmærksomme på problemet. Vi skal give det signal, at vi fremmer godsbanetrafikken ved at lave banen i Sønderjylland. Hvis ikke vi gør det og f.eks. bruger, jeg vil næsten være så grov og sådan sige undskyldningen med Femern, vil der komme et hul, simpelt hen en opstandsning i udviklingen af, hvad der kan foregå på godsbanen. Der kommer et hul på x antal år – jeg ved ikke hvor mange.

Ministeren sagde tidligere her, da han svarede på et spørgsmål, at fra vi tager en eventuel beslutning om at bygge en Femern Bælt-forbindelse, til den bliver bygget, går der 10 år. Det er meget optimistisk, da erfaringer siger, at der går længere tid. Og vi vil meget hurtigt med den sønderjyske flaskehals få en fuldt udnyttet kapacitet inden for godstransport – på 10 år, 8-10 år – meget nemt. Og det er virkelig en opbremsning, og det er et signal om, at det ikke er den vej, vi vil gå.

Så SF er helt klart med i den gruppe, som vil sørge for, at det her bliver til noget. Vi vil være meget indstillede på at trække elementer ud af det her forslag og sige: Det allervigtigste er altså

hovedsporet. Lad os trække det ud, få en særlig afstemning om det, så vi deler det op, og det vil jeg opfordre Enhedslisten til at gøre, sådan at vi får en ren tilkendegivelse om det vigtigste element i det her forslag. For SF er det utrolig vigtigt, at vi med den klimadagsorden, vi har, og med de forpligtelser, vi har for fremtiden, simpelt hen tager fat på det her område og giver et løft til godstransporten.

Vi er meget med på forslaget her, og vi opfordrer virkelig Enhedslisten til at lave en opdeling, så vi kan få det gjort endnu mere slagkraftigt. Vi glæder os til udvalgsbehandlingen.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er en enkelt kort bemærkning til ordføreren. Hr. Jacob Jensen.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil godt, som jeg spurgte den radikale ordfører, også spørge SF's ordfører, om ikke SF er enig i den betragtning, som hedder, at det er fornuftigt at se tingene i en sammenhæng. Altså, når vi skal lave forskellige investeringer i infrastrukturen, som vi jo heldigvis gør markant i disse år med de seneste trafikaftaler – og der er SF jo så desværre ikke med – går vi også ind og kigger på: Hvordan prioriterer vi, hvordan får vi mest for pengene? Er SF så ikke enig i, at det er fornuftigt, at vi også kigger på det her i sammenhæng med resten af de potentielle investeringer, bl.a. en Femernforbindelse, bl.a. andre jernbane-forbindelser – og nu har vi allerede nævnt Ringsted-København, som vi jo også er i gang med at kigge på, og Nordvestbanen, hvor man kunne forestille sig, at der kunne bruges midler på at udbygge jernbanesporene. Kunne vi ikke også se det i sammenhæng med et forslag som det og så kigge på den rapport, som Infrastrukturkommissionen kommer med her senere på året, inden vi tager endelig stilling til det her?

Kl. 13.05

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Når der er en lejlighed til at være enig med Venstre og specielt hr. Jacob Jensen, skal man slå til. Det er vi helt enige i: at vi skal ind i en helhedsbetragtning. Det er ikke sikkert, at den rapport, der kommer fra Infrastrukturkommissionen, præcis passer til SF's måde at se politik på. Jeg lagde en vinkel på det her, hvor jeg lagde stor vægt på udvikling i godsbanetrafik, og der ser

jeg i prioriteringen, at den sønderjyske flaskehals er utrolig vigtig, og jeg har meget svært ved at forestille mig, den ikke er med.

I SF's forslag til finanslov og sådan noget har vi sat 10 mia. kr. ekstra af ud over genopretning og signalsystemer, som ligger inde i vedtagne projekter. Det har vi afsat til at fremme banetrafik.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Og så er det ordføreren for forslagsstillerne, og det er hr. Rune Lund.

**Rune Lund (EL):**

Jeg synes, at det faktisk har udviklet sig til at blive en ret interessant debat om Enhedslistens forslag til en sønderjysk jernbanepakke. Grunden til, at vi i det hele taget stiller sådan nogle forslag her, er jo både et ønske om at skabe en bedre trafik for passagerer og for gods og at skabe en mere miljøvenlig trafik både for gods og for passagerer.

Det skal selvfølgelig også ses i lyset af de klimaforandringer, som vi oplever i øjeblikket. Der er simpelt hen et aktuelt behov for, at vi ser på, hvordan vi kan promovere de transportformer, som er de mest miljørigtige, og hvordan vi kan fremme dem på bekostning af andre transportformer, som sviner mere. Der må vi bare konstatere, at transport af passagerer og transport af gods på skinner er hamrende miljøvenlig. Det er den absolut mest miljørigtige form at transportere ting på og transportere passagerer på.

Der har jo været en lang række klimarapporter her på det seneste, og FN's klimapanel har været ude og sige noget, og vi så også Sternrapporten, som kom i efteråret 2006, lavet af den engelske økonom Nicholas Stern. Og i de rapporter, som kommer om klimaforandringerne, ser vi jo også, at transportsektoren er i fokus, og at transporten kræver en helt særlig opmærksomhed.

Før det her beslutningsforslag blev debatteret, var der en forespørgselsdebat anmeldt af Enhedslisten om flytrafikkens indvirkning på klimaproblemerne. Flytrafik er selvfølgelig noget, som i særlig grad er meget forurenende og i meget høj grad fremmer klimaforandringerne. Men det her forslag skal jo ses i forlængelse af det på den måde, at netop togtrafikken kan være et alternativ til f.eks. transport med fly.

De rapporter, der kommer, baserer sig på et overvældende antal indikationer af, at klimaforandringerne er meget fremskredne, og de er

ikke bare fremskredne, de er også menneskeskabte. De er så fremskredne, at der skal ske store forandringer, der skal tages beslutninger her og nu, hvis vi skal forhindre temperaturerne i at stige yderligere. Det er altså os mennesker, som har skabt klimaforandringerne, men det er også heldigvis sådan, at det er os mennesker, som kan stoppe klimaforandringerne. Det handler simpelt hen om at tage de rigtige politiske beslutninger.

Hvis der ikke tages nogen beslutninger om at forhindre klimaforandringerne, vil vi se, at temperaturstigningerne vil øges meget mere. Vi vil se, at koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren kan nå det dobbelte af det førindustrielle niveau, og det vil den kunne nå så tidligt som i 2035. Det vil give en stigning på over 2 grader. I det lange løb, hvis vi ikke gør noget, vil der være mere end 50 pct. sandsynlighed for, at temperaturstigningen vil overstige 5 grader. Og så skal man bare være helt klar over, at 5 grader er den temperaturstigning, som vi har set fra den sidste istid og så frem til i dag.

Det er bare for at sige, at ideen om at promovere jernbanetransport og transport af gods på skinner simpelt hen hænger sammen inden for en større ramme, hvor vi bliver nødt til at se på, hvordan vi kan forhindre klimaforandringer, hvordan vi skal sørge for, at mennesker ikke bare i Danmark, men også på resten af kloden kan komme til at leve fornuftigt, uden at vi ødelægger vores klode.

Kl. 13.10

I debatten i dag synes jeg det er utrolig interessant, at der blandt to af de forslag, som er fremsat i det her forslag fra Enhedslisten om at undersøge mulighederne for at lave en behovsanalyse af en opgradering af strækninger i Sønderjylland, specielt er to strækninger, som det har vist sig at et flertal af Folketingets partier faktisk bakker op om.

Den ene er hovedstrækningen ned til grænsen, hvor der i dag mellem byerne Vamdrup og Vojens og så lidt længere nede mellem Tinglev og Padborg faktisk kun er enkeltsporede strækninger. Og det er temmelig absurd, at der kun er de her enkeltsporede strækninger. Det betyder, at der i dag kun kan afvikles to til tre tog i timen i hver retning, fordi togene jo skal bruge det samme spor. De tog, som kommer nordfra og skal ned mod syd, skal bruge sporet, og de tog, som kommer fra syd og skal op nordpå, skal også bruge det samme spor. Det giver en klumpet trafik, det giver uregelmæssige afgang, og det

giver kapacitetsproblemer, at der kun er det her enkelte spor, som skaber store forsinkelser. Det er en flaskehals også for godstransporten.

Vi kan også se – og det er, hvis vi holder os til den strategianalyse, som er lavet af strækningen København-Ringsted, og det fremgår også af bemærkningerne til beslutningsforslaget her – at det kan konstateres, at ifølge de foreliggende godsprognoser vil kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens forventes at være fuldt udnyttet i 2010-2012. Herefter vil kørslen med godstog være problematisk, og både passagertog og godstog må derefter regne med længere køretid.

Hvis det skal besluttes at tage en beslutning om en Femern Bælt-forbindelse, er det en beslutning, som Enhedslisten ikke støtter. Der er tale om en investering på mellem 40 og 60 mia. kr., og man anslår, der vil køre 9.000 biler om dagen. Det er meget få. Det svarer til, hvad der kører på en større kommunevej. Hvem er det lige i det her Folketing, der vil foreslå, at man investerer så mange penge i en større kommunevej? Det tror jeg ikke der er nogen der vil. Det er altså mange milliarder kroner set i forhold til, at det her forslag om dobbeltspor ned til grænsen på hovedstrækningen vil koste 1 mia. kr. Så kan man sige 40-60 mia. kr. eller 1 mia. kr. Altså, det er også noget med at kigge på, hvor det er, man har det trafikpolitiske fokus.

Men pointen er i hvert fald, at hvad angår de to strækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg er det helt klart, at der er et flertal i Folketinget, som synes, at det er en god idé, og at man skal kigge nærmere på det. Og de samme partier, som jo er Enhedslisten, SF, Socialdemokraterne, De Radikale, og Dansk Folkeparti udtrykte sig også positivt om Tønder-Tinglev-strækningen. Det handler jo simpelt hen så om at åbne den strækning for trafik, som kører langs grænsen, sådan at man, når man kommer til Tønder, ikke skal køre hele vejen op omkring Esbjerg og så hele vejen hen omkring Kolding og så hele vejen ned igen, men at man simpelt hen bare kan køre hen langs grænsen. Det er rimelig logisk, at det er en strækning, som man skal gøre noget ved, og der er jo faktisk også erhvervsinteresser, som er interesserede i at få det her åbnet.

Vi har det jo også sådan, at Tønder Kommune såvel som det nu nedlagte Sønderjyllands Amt og faktisk også delstatsregeringen i Schleswig-Holstein har udtrykt ønske om, at den her strækning ikke nedlægges, men at den tværti-

mod kan indgå i en eller anden form for regionalt koncept for jernbanetransport.

Det er også sådan, at Dansk Jernbane ApS, et godsselskab, har meddelt, at man har brug for strækningen i forbindelse med godskørsel til og fra Tønder. Og det selskab, Dansk Jernbane ApS, er faktisk gået ud og har sagt: Jamen for forholdtvis få midler kan man renovere det til en sådan stand, at vi kan bruge det. Bare det, at vi kan køre langs med grænsen nede i Sønderjylland med lav hastighed, er meget bedre, end at vi skal køre hele vejen op omkring Esbjergområdet og Koldingområdet og så ned igen.

Så det vil sige, at det er en strækning, som det giver god mening at bruge, og der er helt klart også et flertal for det blandt partierne her i Folketinget, hvilket jeg synes er meget positivt, idet partierne – Enhedslisten selvfølgelig, som har stillet forslaget, men også SF, Socialdemokraterne, Radikale og Dansk Folkeparti – støttede op omkring forslaget.

Det, der så er lidt interessant her, er, hvordan vi så griber det an, for jeg er faktisk med på, at vi til det forslag, som Enhedslisten har fremsat, og som jo griber fat i, hvad skal man sige, alle lokalstrækninger nede i området, siger: Jamen så vælger vi de to vigtigste ud – de to, der er et flertal i Folketinget, der har tilkendegivet, at de faktisk går ind for. Så til andenbehandlingen piller vi de mindre relevante banestrækninger ud, og så forholder vi os til det, der er essensen, og det må være hovedstrækningen, nemlig Vamdrup-Vojens, Tinglev-Padborg. Det kan også være Tønder-Tinglev, hvis det er det, vi diskuterer os frem til i udvalgsarbejdet.

Kl. 13.15

Jeg synes bare, det er utrolig vigtigt, når man faktisk har et flertal her i Folketinget, som siger, at de to strækninger bør vi gøre noget ved nu, Femernforbindelse eller ej, at vi får det igangsat nu, netop fordi vi vil opleve kapacitetsproblemerne i Sønderjylland på jernbanestrækningerne allerede fra 2010-2012. Så det synes jeg bestemt at vi skulle diskutere nærmere i udvalgsarbejdet.

Så håber jeg også, at Dansk Folkeparti i forbindelse med udvalgsarbejdet kan indgå i nogle diskussioner om, hvordan man alligevel kan bakke det op. For når nu der er flertal for det i Folketinget, og et flertal af partierne og et flertal af medlemmerne ønsker, at det skal ske, synes jeg også, vi skal stemme det igennem, sådan at vi kan få hjulpet både sønderjyderne og alle os andre, som rejser med tog, med hensyn til for-

bedringer ved hjælp af den her meget nødvendige investering i jernbaner. Så jeg håber også, at hr. Walter Christophersen vil være med og ende med at stemme for et forslag, som hr. Walther Christophersen jo egentlig støtter. Og det synes jeg bestemt at Dansk Folkeparti skal tænke på.

Men med det vil jeg sige, at jeg under alle omstændigheder synes, at det har været en god debat på den måde, at den jo faktisk har vist, at der er et flertal af medlemmerne i det her Folketing, som mener, at der skal ske en opgradering af jernbanedriften i Sønderjylland. Og der må vi i udvalgsarbejdet se nærmere på, hvordan vi arbejder videre med det.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil gerne kvittere for Enhedslistens ihærdighed på det her område, men så vil jeg også gerne spørge hr. Rune Lund – nu hørte jeg meget efter, og der blev talt om de her effekter på miljøområdet og om at flytte gods over på jernbanen osv. – om hr. Rune Lund så ikke også er enig med mig i, at det er fornuftigt at se, hvordan vi får mest effekt for den investering, vi nu foretager.

Nu ved jeg godt, det ikke er Enhedslistens stærkeste side at kigge på finansieringen og finde penge til de her investeringer, men vi skal jo trods alt prioritere. Så er det ikke fornuftigt at kigge i en større sammenhæng, når Infrastrukturkommissionen kommer med sin rapport her om ganske kort tid, og prøve at se en sammenhæng for hele landet og ikke kun isoleret at kigge på en strækning, med hensyn til om man får den største effekt på miljø- og på godsområdet og på andre ting lige præcis på de projekter, som Enhedslisten her peger på? Der kunne eksempelvis være andre steder, hvor midlerne kunne bruges mindst lige så hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

For det første vil jeg gerne lige afvise det der med, at Enhedslisten ikke peger på, hvor pengene skal komme fra. Vi gør lige som alle andre partier i det her Folketing: Vi kommer med en ønskeliste. Vi siger: Vi vil have, vi vil have, vi vil have. Og så er der den anden del, det er: Hvor skal pengene komme fra? Det fremgår også af det finanslovsforslag, som Enhedslisten fremlægger hvert år.

Det, som jeg synes er vigtigt her – og der må jeg sige, at det er jeg enig i at man kan sige – er, at der mangler en overordnet trafikplanlægning.

Det er jo det, der har været problemet i Danmark i årevis. Der har ikke været nogen overordnet trafikplanlægning, og hver eneste gang der er opstået et trafikproblem, er der nogle folketingspolitikere, som har tænkt: Hvor kan vi lægge den næste motorvej? Og så har man tænkt: Hvor kan vi lægge noget asfalt, og hvor kan vi udbygge motorvejen? Og det er et meget stort problem.

Hvis hr. Jacob Jensen er konsekvent i den tankegang, der bliver fremlagt her, synes jeg da, hr. Jacob Jensen skal overveje sin støtte til den motorvej, som hr. Jacob Jensens parti, Venstre, gerne vil stemme for, omkring Silkeborg – en investering til omkring 4 mia. kr., som ved den ene eller den anden linjeføring vil pløje igennem Gudenådalen. Der vil jeg sige, at det er meget mere fornuftigt at kigge på, hvordan man kan investere 1 mia. kr. i en akut investering, som der er meget brug for i Sønderjylland.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil så selvfølgelig tilbagevise, at vi bare går ind for asfalt, asfalt, asfalt. Altså, jeg pegede selv, da jeg stod på talerstolen for lidt siden, på Metrocityringen, og der er indgået store trafikaftaler på det seneste, hvor der blev investeret massivt i jernbanen, genopretning af jernbanen i hele Danmark, også i Sønderjylland, sådan at vi får en bedre regularitet og simpelt hen en bedre udnyttelse af de spor, der allerede er. Det vil jo også være med til at afhjælpe nogle af de problemer, som der bliver peget på her:

Så derfor vil jeg gerne prøve at spørge en gang til, om ikke Enhedslisten også kunne være enig i at kigge på de her ting i sammenhæng. Vi har jo lavet store aftaler allerede, der har Enhedslisten så valgt ikke at ville være med, ej heller når det gjaldt infrastrukturen inden for jernbaneområdet.

Men kunne man ikke kigge på det her i sammenhæng, når Infrastrukturkommissionen nu er blevet nedsat til lave et stykke arbejde, og så bruge det offensivt i stedet for at gå ned isoleret set og tage det ene frem for det andet, når vi ret beset ikke kender til, om effekten er størst ved at tage et projekt frem for et andet projekt? Vi skal jo trods alt prioritere; det er det, vi er valgt til.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg vil sige, at Enhedslisten meget gerne vil være med i et trafikforlig, hvis det er et fornuftigt tra-

fikforlig, og hvis vi i øvrigt får lov til at være med. Problemet er jo faktisk, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti også inddrager De Radikale, og de sidder og laver det hele. Alt omkring trafikpolitik bliver der jo faktisk ikke snakket særlig meget om i det her Folketing. Det bliver ordnet ovre i transport- og energiministerens kontor, og så kommer man med det her i Folketinget.

Kl. 13.20

Det her forslag er faktisk udtryk for noget nyt på den måde, at der viser sig at være et flertal her i Folketinget, som synes, at en del af det forslag, som Enhedslisten kommer med her, er en rigtig god idé.

Jeg vil sige, at hvis hr. Jacob Jensen mener, at man virkelig skal være konsekvent og sige, at nu foretager vi ikke nogen investeringer, før der ligger en samlet plan, er det en tankegang, jeg sådan set godt kunne være med på, men så synes jeg, der er en lang række investeringer, som ville være meget mere indlysende at droppe end en meget, meget akut jernbaneinvestering i Sønderjylland – det er f.eks. motorvejen ved Silkeborg, som skal pløje sig igennem Gudenådalen, og som vil komme til at koste omkring 4 mia. kr.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Vil den trafikpolitiske ordfører fra Enhedslisten ikke medgive partierne bag den trafikaf tale, der blev indgået den 5. november 2003, og den aftale, der blev indgået her den 26. oktober 2006, hvor der totalt set er allokeret mere end 17 mia. kr. til vedligeholdelse og nyanlæg på den danske jernbaneinfrastruktur, at den er god?

Vil hr. Rune Lund ikke bekræfte, at for at forbruge knap 18 mia. kr. på den danske jernbaneinfrastruktur, skal der jo altså også gå en årrække, for man kan jo ikke forbruge pengene blot på 2 eller 3 år? Man skal jo strække det, for ellers stopper al jernbanetrafik her i Danmark. Vil hr. Rune Lund ikke medgive, at det er et godt og et langt, sejt træk, der er gjort af aftalepartierne?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Som det også er ordføreren for Dansk Folkeparti bekendt, var Enhedslisten jo faktisk ude og rose, at man endelig tog sig sammen til at lave de investeringer, som var nødvendige for at genoprette skinnenettet. Vi synes også, det er en god idé at kigge på, hvordan man kan forbedre signalsystemet. Vi har faktisk råbt og skreget om

det her i årevis. Jeg kan huske, hvordan Enhedslisten op igennem 1990'erne blev ved med at sige: Vi bliver nødt til at investere flere penge i at reparere skinnerne, fordi det ender galt. Vi talte for døve øren. Vi kunne ikke samle flertal for det her i Folketinget.

Vi er glade for, at man nu har foretaget de investeringer og begynder at anlægge. Det er et skridt i den rigtige retning. Men det ændrer alligevel ikke ved, at der fortsat i dag er et skævt fokus i forholdet mellem jernbane og motorveje, hvor der stadig væk er al for meget fokus på, hvordan man kan lave motorveje, hvordan man kan lave Femernbro, i forhold til at have lavet nogle grundige undersøgelser af, hvordan vi kunne bruge jernbanetransporten, hvordan vi kunne udbygge jernbanetransporten som alternativ til motorveje.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg vil sige tak for de rosende ord fra hr. Rune Lund til aftalepartierne. Det er jeg da glad for at høre. Nu er det således, at med en investeringsfaktor på omkring 17-18 mia. kr. er det jo altså temmelig store beløb, når man alene forholder sig til vedligeholdelse og nyanlæg af selve jernbaneinfrastrukturen. Og så nævnte hr. Rune Lund selv, at der også er lavet en principbeslutning, for så vidt angår sikkerheds- og signalstrategien, som meget vel kan komme til at koste 10-15 mia. kr.

Synes hr. Rune Lund ikke, at der virkelig bliver taget nogle tiltag blandt de partier, der er bag trafikaftalen? Synes hr. Rune Lund ikke, at der virkelig er gjort et godt stykke arbejde for Danmark?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jernbanerne har haltet efter i mange, mange år. De investeringer, man har besluttet at lave nu, burde man have taget for lang tid siden. De beslutninger er blevet taget nu, og det vil jeg ikke kritisere – tværtimod, det synes jeg er godt.

Men det, som det drejer sig om nu, er ikke kun at lave reparationer af skinnestrækninger, sådan som der er blevet afsat penge til det, det drejer sig også om at kigge på, hvordan vi i meget større omfang kan udvide skinnekapaciteten. Og det skyldes jo, at vi frem til 2020-2025 vil se en vækst i transporten på 75-100 pct. – der er forskellige tal fremme. Men det siger bare noget om, at hvis vi ikke investerer noget mere i jern-

banerne, hvis vi ikke investerer noget mere i kollektiv trafik som sådan, så vil vejene stoppe til. Der er simpelt hen ikke plads på vejene. De investeringer skal vi begynde at tænke i allerede nu, og der er det vigtigt, at vi fokuserer meget mere på jernbanerne, og det er derfor, vi kommer med det her forslag i dag.

Men jeg vil bare sige, at jeg synes, det er positivt, at også hr. Walter Christophersen i det indlæg, som hr. Walter Christophersen holdt, var meget positivt indstillet over for det her. Og jeg håber også, at vi under udvalgsarbejdet kan finde frem til – når nu hr. Walter Christophersen rent faktisk støtter, at man opgraderer strækningerne Vamdrup-Vojens, Tinglev-Padborg og Tinglev-Tønder – at hr. Walter Christophersen og Dansk Folkeparti så rent faktisk også vil stemme for det, de mener.

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Det, der fik mig til at stille et spørgsmål her, var, at jeg fra tv-skærmen hørte en udtalelse om en motorvej, der skulle pløje sig igennem Gudenådalen. Jeg vil spørge hr. Rune Lund, om den stolpemotorvej, der har været talt om omkring Silkeborg, er en, der pløjer mere end den nuværende kombilinj, som jo rent faktisk ligger på jorden og rent faktisk skal pløje sig gennem Silkeborg by?

Kl. 13.25

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Der har været forskellige linjeføringer i spil i forbindelse med Silkeborgmotorvejen: Der har været Resendallinjeføringen, som ligesom går uden om hele Silkeborg, og som pløjer sig meget igennem Gudenådalen, og så er der kombilinj, som jo et flertal i Folketinget efterhånden har forelsket sig i, som efter min mening vil pløje sig lige så meget igennem Gudenådalen.

Så jeg kan sige, at fra Enhedslistens side vil vi ikke bruge 4 mia. kr. på en motorvej, som pløjer gennem Gudenådalen, uanset om det er Resendallinjeføringen, eller om det er kombilinjeføringen. Vi vil meget hellere se på, hvordan man kunne tænke i nogle andre trafikale løsninger for den motorvej.

Det er jo sådan, at der faktisk kører omkring 14.000 bilister på den strækning hver dag. På Nørrebrogade her i København, hvor vi befinder os, kører der omkring 16.000 biler hver dag. Det vil sige, at spørgsmålet også er, om der i det

hele taget er brug for den vejinvestering, og spørgsmålet er, om man ikke ved at investere i andre ting, det kunne f.eks. være i forbedret togtrafik, kunne få nogle af passagererne i spidsbelastningsperioden over i nogle IC3-tog f.eks. ved at opgradere og udvide jernbanekapaciteten.

Så jeg vil hellere sige, at i stedet for at investere i motorvej, som jeg synes er meget forkert, og som jeg ikke mener der er brug for, synes jeg hellere, man skulle undersøge andre alternativer først. Og på den måde ligger det fint i forlængelse af ideerne bag det her beslutningsforslag, som vi diskuterer nu.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

For god ordens skyld gør formanden opmærksom på, at dette drejer sig om en første behandling af et beslutningsforslag om forskellige jernbanestrækninger i Sønderjylland. Men da det var ordføreren for forslagsstillerne, der selv bragte det ind i debatten, vil jeg tillade endnu én kort bemærkning, og det bliver den sidste, og også ét svar vedrørende motorveje i Midtjylland. Værsgo, hr. Per Dalgaard.

(Kort bemærkning).

**Per Dalgaard (DF):**

Mange tak.

Jeg vil nok sige, at nu ligger der to stumper motorvej omkring Silkeborg, og det kan da godt være, at det er Enhedslistens politik, at de skal blive ved med at gøre det, som de nu er blevet placeret der, uden at der egentlig så vil blive en trafikal glidning uden om Silkeborg.

Men igen, det der med en stolpemotorvej hen over en å: Er det mere at pløje en å op – det er sådan set det begreb, jeg egentlig gerne vil have fastlagt – end det er at lægge en permanent motorvej, der pløjer sig igennem Silkeborg by?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan ikke se, hvordan den der motorvej, uanset om det bliver kombilinen eller Resendallinen, skulle kunne være smuk. Jeg har modtaget papirer fra mennesker, som mener, at den her motorvejsbro vil være enormt smuk, når den lugesom slanger sig igennem Gudenådalen. Jeg må sige, at det er fuldstændig absurd for mig. Jeg synes ikke, den er smuk, og den vil generere mere biltrafik, og det er en investering til rigtig, rigtig mange milliarder kroner, 4 mia. kr., som man kunne bruge på andre ting.

Jeg synes, det er en dårlig investering; jeg synes, det er en dårlig investering for skatteborgerne; jeg synes, det er en dårlig investering for miljøet. Jeg synes, man skulle tænke meget mere i mere miljøvenlig trafik, og jeg synes også, man skulle tænke meget mere i, hvordan man kunne udvikle jernbanen i det område.

Nu diskuterer vi jo det her beslutningsforslag i dag om en jernbanepakke for Sønderjylland. Den 3. maj har Enhedslisten et forslag på dagsordenen her i Folketinget om en jernbanepakke på Fyn, og når Folketinget åbner til efteråret, vil der komme forslag om opgradering af jernbaner i det jyske område, også omkring Silkeborg, og der kan vi jo føre diskussionen videre.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Jeg kan meddele, at hvis jeg skulle sidde i formandsstolen den 3. maj, vil jeg ikke tillade, at man diskuterer motorvejsstrækninger, hvis det drejer sig om jernbaner på Fyn. Men tak til ordføreren.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 3) Første behandling af lovforslag nr. L 196: Forslag til lov om ungdomsuddannelse for unge med særlige behov.

Af undervisningsministeren (Bertel Haarder). (Fremsat 28/3 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Tina Nedergaard (V):**

Vi skal nu førstebehandle et rigtig godt og genemsympatisk forslag. Lovforslaget er resultatet