

her sammen, har alle partier givet tilsagn om, de tre partier i hvert fald, at der kommer en statslig medfinansiering, ikke alene til den VVM-undersøgelse, som vi fik forhandlet igennem sidste år, men også til det samlede projekt. Og derfor er vi kommet et stort skridt nærmere i forligskredsen til at kunne støtte en letbane i Århus, og det er vi utrolig glade for fra radikal side, for det har jo været en mærkesag for os i mange år.

#### **Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I SF har vi fremsat det her forslag i absolut konstruktiv ånd. Om lidt så skal vi vedtage – eller det ved jeg ikke, om vi skal, men om lidt skal vi diskutere – en metrocityring for København, og det er en rigtig stor opgave, og den peger rigtigt: Skinnetrafik i de store byer og i omegnen – måske skal man sige cityringen, det er ikke så meget omegnen, det er centrum.

Men når vi skal ud og løse fremtidens trafikproblemer, det tror jeg vi har sagt nogle gange i dag, så er skinnetrafik den kollektive trafikform, som skal fremmes mest. Det er den mest centrale, det er den mest attraktive. Og det, SF vil med det forslag her, er at få en klar tilkendegivelse, om der er vilje til at støtte sådan et forslag, som er meget relevant for Århus. Og andet er det ikke.

Vi beklager, at der er nogle, der går lidt i baglås og ikke kan klare, at der står et bestemt beløb på. Men vi vil godt have den vilje udtrykt sådan, at det ikke bliver til et meget lille beløb, men at det bliver til en relevant størrelse. Det er da rigtigt, at projekteringen ikke er helt færdig, men den er så gennemarbejdet, at vi ved, at beløbet på de 500 mio. kr., vi foreslår, er meget rimeligt.

Hermed sluttede forhandlingene.

#### **Afstemning**

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 9 (SF og EL) stemte for, 66 (V, DF, KF og RV) imod; 27 (S) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **7) Anden (sidste) 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-Nieboöl.**

Af Rune Lund (EL) m.fl.

(Fremsat 14/3 2007. 1. behandling 20/4 2007. Betænkning 10/5 2007).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

#### **Forhandling**

##### **Rune Lund (EL):**

Vi havde jo en rigtig god og konstruktiv debat under førstebehandlingen af det her forslag den 20. april. Og det forslag, som Enhedslisten fremlagde, og det forslag, som ligger, er et forslag, som vil undersøge mulighederne for, hvordan man kan udvide jernbanekapaciteten og generelt opgradere jernbanenetet i Sønderjylland på en lang række strækninger.

Det, som så fremgik af debatten den 20. april, var, at der under debatten i Folketinget her viste sig et flertal for at opgradere strækningen Vamdrup-Vojens, hvor der i dag kun er en enkeltsporsstrækning, som tog, som kører både den ene og den anden vej, skal benytte sig af, og det giver massive forsinkelser; at der var et folketingsflertal for at opgradere Tinglev-Padborg, som også kun er enkeltsporet; og at der var et folketingsflertal for ligeledes at undersøge mulighederne for at lave en opgradering af det spor, som løber fra Tinglev til Tønder, altså langs grænsen. Og hvis man tager det spor ordentligt i brug, vil det kunne forhindre, når man kommer ude ved vestkysten, at man så skal køre vejen op omkring Esbjerg og så hen omkring Kolding og så hele vejen ned igen. Man kan simpelt hen bare køre langs grænsen.

Kl. 11.45

Sådan udtalte alle partier sig – Enhedslisten, SF, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og

også Dansk Folkeparti – og jeg vil da gerne læse op, hvad Dansk Folkeparti sagde i den forbindelse. Man sagde:

»Dansk Folkeparti er endvidere positiv med hensyn til reaktivering af godsbanen Tønder-Tinglev, som indeholder en genvejsmulighed til og fra Tønder.«

Hr. Walter Christophersen, som er Dansk Folkepartis ordfører på trafikområdet, sagde endvidere:

»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.«

Enhedslisten har nu stillet to ændringsforslag til det oprindelige B 115, som skærer det her beslutningsforslag ned til kun at handle om strækningen Vamdrup-Vojens, Tinglev-Padborg og Tinglev-Tønder, fordi vi jo kunne høre på det, som hr. Walter Christophersen fra Dansk Folkeparti sagde, at det søreme var noget, man gik ind for. Så de ændringsforslag har vi stillet, men så kan man jo se af betænkningen, at Dansk Folkeparti har tænkt sig at stemme imod de ændringsforslag, som vil skære det her forslag til på en sådan måde, at Dansk Folkeparti går ind for det. Og man kan også samtidig se af betænkningen, at Dansk Folkeparti ikke har tænkt sig at stemme for forslaget i sin helhed.

Altså, en ting er, at man faktisk på den måde forhindre Enhedslisten i at skære forslaget til, sådan at vi kan diskutere det, som der rent faktisk er enighed om her i Folketingssalen, og det synes jeg faktisk er direkte udemokratisk, en anden ting er, at Dansk Folkeparti faktisk har tænkt sig at stemme decideret imod noget, man er for. Og hvad var argumentationen under førstebehandlingen den 20. april? Jo, argumentationen var, at Dansk Folkeparti skam går ind for det her forslag, sådan som det vil ligge, hvis ændringsforslagene bliver vedtaget, men at det ikke var regeringen, der havde fremsat det, men nogle andre, altså Enhedslisten, og derfor ville man ikke stemme for det.

Jeg synes ærlig talt, at vi trænger til en forklaring fra Dansk Folkeparti på, hvorfor man ikke

vil stemme for de her ændringsforslag, som vil skære det her forslag til, sådan at det er noget, som ligger i forlængelse af det, Dansk Folkeparti rent faktisk går og mener. Så spørgsmålet er egentlig: Hvorfor stemmer Dansk Folkeparti ikke for den politik, som Dansk Folkeparti går ind for?

Det ville kunne give borgerne i Sønderjylland en tiltrængt opgradering af nogle spor, og det ville i hvert fald, som det her beslutningsforslag går ud på, give en mulighed for at undersøge mulighederne, lave en analyse af, hvordan man kan opgradere de her spor, som jeg lige har nævnt, med henblik på senere at lave en projekteringslov, og i det hele taget med henblik på senere at kunne tage beslutning om at få det her igangsat.

Det er jo sådan, at der er rimelig kort tid til, at det her bliver meget relevant, fordi de tal, som er tilgået os i Trafikudvalget, og de papirer, vi får, jo viser, at kapaciteten på de her spor vil være opbrugt allerede fra perioden 2010-2012, det vil sige længe inden, man overhovedet kan nå at bygge en Femern Bælt-forbindelse, hvis det overhovedet skulle komme dertil nogen sinde. Men der er faktisk behov for, at vi går i gang lige nu med at igangsætte det her arbejde, hvis vi skal undgå meget alvorlige flaskehalse – endnu mere alvorlige flaskehalse, end der er i øjeblikket på det sønderjyske jernbanenet.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Walter Christophersen som ordfører.

**Walter Christophersen (DF):**

Jamen hr. Rune Lund hævdede jo sit ordvalg og sin retorik, og jeg vil da lige erindre hr. Rune Lund om, hvad jeg indledningsvis startede med under førstebehandlingen. Der sagde jeg:

»Indledningsvis vil jeg kvittere for et meget detaljeret og informativt beslutningsforslag.«

Så vil jeg også lige gøre hr. Rune Lund opmærksom på, at Dansk Folkeparti har tiltrådt aftalen – altså aftalen om trafik af den 5. november 2003 – som vi selvfølgelig som det parlamentariske grundlag for regeringen loyalt forfølger.

Jeg skal ikke gentage min ordførertale, som var meget positiv. Hr. Rune Lund har læst noget op fra den, og det står jeg selvfølgelig ved, det står Dansk Folkeparti ved, sådan er det. Men nu er vi altså medlem af trafikaftalen, og derfor vil vi loyalt forholde os til det.

Og så skal hr. Rune Lund lige ihukomme en ting: Det, vi taler om her – altså de to dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev og Padborg – er en investering, som Enhedslisten måske bagatelliserer, men det koster altså 1 mia. kr. Inden man projekterer et sådant tiltag på to dobbeltspor, så skal der meget store overvejelser til under hensyntagen til VVM-undersøgelser osv. Det mener Dansk Folkeparti er en opgave for Infrastrukturkommissionen at indtænke i deres kommende betænkning. Og det er jeg helt overbevist om, at Infrastrukturkommissionen vil.

Så vil jeg sige til hr. Rune Lund, at såfremt Infrastrukturkommissionen ikke itænker anlæg af de her to dobbeltspor og reaktiveringen af den lille bane fra Tønder til Tinglev, så vil jeg på vegne af Dansk Folkeparti rette henvendelse, når aftalepartierne er samlet, for at få bragt det her på spor. For det er fuldstændig rigtigt, hvad hr. Rune Lund siger, det er en ganske nødvendighed, ellers kan vi ikke løfte den kommende godsstrategi.

Men jeg vil sige til hr. Rune Lund, ligesom den meget kendte, dygtige hærfører Hannibal sagde, da han jog sine elefanter op over Alperne: *Festina lente* – skynd dig langsomt. Det lærer man, når man i særdeleshed er inden for trafikal infrastruktur og er medlem af aftalepartierne. Det ordsprog lærer man at kende, i særdeleshed når man betragter den trafikale infrastruktur i historisk perspektiv, for så er det med at ihukomme: skynd dig langsomt. Det agter jeg at forfølge i Dansk Folkeparti.

De to dobbeltspor, som vi har omtalt, skal nok komme, og de vil helt sikkert blive indtænkt i Infrastrukturkommissionens udmelding, og så forholder Dansk Folkeparti sig til det. Sådan er det. Det har vi intet imod. Jeg har fra Folketingets talerstol indledningsvis sagt, at jeg kvitterer for et meget detaljeret og informativt beslutningsforslag. Sådan er det. Det holder jeg stadig væk fast på. Men vi tager altså en ting ad gangen i Dansk Folkeparti. Sådan er det.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er der en kort bemærkning til hr. Rune Lund. Jeg skal gøre opmærksom på, at der foreløbig er tre ordførere, der har meldt sig til korte bemærkninger. –

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Skal man skynde sig langsomt? Jeg ved ikke, om man skal stole alt for meget på Hannibal og hans tur over Alperne. Så vidt jeg husker, var det der, størstedelen af hans elefanter døde.

Men det, som står tilbage, er, at vi her i dag har mulighed for at igangsætte en grundig undersøgelse af muligheden for at udvide jernbanelinjen i Sønderjylland. Vi kan gøre det allerede nu, og i forhold til det, som hr. Walter Christophersen også har sagt, så er det jo sådan, at uanset hvordan man end vender og drejer det her, er der brug for den nødvendige opgradering i Sønderjylland af de tre strækninger, som vi her snakker om.

Og så er det, jeg bare ikke kan forstå, at når det er Dansk Folkepartis politik, og når man i Dansk Folkeparti går ind for det, hvorfor leverer man så ikke de nødvendige stemmer, for at det kan blive vedtaget allerede nu? Jeg tror, der er mange mennesker, der har svært ved at forstå, at hvis man går ind for noget og mener, at det skal gennemføres med det samme og helst så hurtigt som muligt – så hurtigt, som det er forsvarligt, men det her forslag går ud på grundigt at undersøge mulighederne for, hvordan man kan komme i gang med det her – hvorfor så ikke bare vedtage det, når der nu i dag i Folketinget er et flertal til stede, som rent faktisk støtter indholdet i det her forslag, som det vil se ud, hvis ændringsforslagene bliver vedtaget?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg skal ikke forlænge den her debat længere end godt er. Jeg skal blot fastholde det, jeg indledningsvis har sagt til hr. Rune Lund: at det er Dansk Folkepartis opfattelse, at de to dobbeltspor vil blive anlagt, og at det nu er op til Infrastrukturkommissionen at barsle med det fornødne, og derfra vil Dansk Folkeparti så tage stilling. Men de her to dobbeltspor er essentielle, sådan er det. De vil komme, men vi tager den derfra.

Og i øvrigt har jeg ikke flere kommentarer til sagen.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg har ellers et enkelt spørgsmål til hr. Walter Christophersen, for hvis Infrastrukturkommissionen kommer med et udspil, som ikke indeholder den opgradering af sporene i Sønderjyl-

land, som det her forslag handler om, og hvis regeringen ikke er villig til at inddrage det i forhandlingerne og beslutte det – nu vil Dansk Folkeparti jo helst lave det med regeringen og ikke bare benytte sig af det flertal, der er i Folketingsalen – og hvis man ikke kan komme igennem med det her i forligsfasen, er Dansk Folkeparti så villig efter sommerferien til at stemme for det her forslag med de ændringsforslag, som der ligger, sådan at vi kan få igangsat en undersøgelse af, hvordan vi kan få udvidet jernbanekapaciteten i Sønderjylland?

Kl. 11.55

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg skal lige for god ordens skyld gøre Tinget opmærksom på, at »Festina lente« kommer fra kejser Augustus og ikke Hannibal, hærføreren.

Så er det hr. Walther Christophersen.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Ja, det er så den vej rundt. Det skal jeg selvfølgelig beklage, men det der med det historiske skal man jo nok være lidt forsigtig med.

Men hvorom alting er, så vil jeg sige, at ja, vi afventer jo Infrastrukturkommissionen, som barsler, og det gør den jo først medio oktober, så der kan gå en rum tid, før vi får bragt det her på plads, men det er et emne, som Dansk Folkeparti selvfølgelig vil forfølge. Det er klart. Så jeg synes, vi skal se tiden an og så tage det op, når den tid kommer.

Så er der bare lige en ting, jeg vil sige til hr. Rune Lund: Fra Padborg til Hamburg forholder vi os til en om end endnu dårligere jernbaneinfrastruktur. Så for at det her skal gå op i en højere enhed, må vi jo også have fat i hr. Tiefensee i Tyskland, for at han kan forholde sig til at få det her op på et lidt højere niveau. Så det vil jeg selvfølgelig lade være op til regeringen at forholde sig til og koordinere tingene. Men lad os tage tingene til den tid, og så vil Dansk Folkeparti komme på banen.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er der tre ordførere. Vi går over til ordførerrækken. Den første ordfører er hr. Frode Sørensen. Efter ham kommer hr. Martin Lidegaard og hr. Poul Henrik Hedeboe.

Først er det hr. Frode Sørensen som ordfører.

**Frode Sørensen (S):**

I hver ende af den lange jernbanestrækning fra hovedstaden til det sydlige Danmark ligger to byer – der ligger København og Sønderborg. I dag er der ni afgang. Med DSB's problemer er der om kort tid tre afgang. Det passer selvfølgelig ikke særlig godt sammen i en tid, hvor vi kæmper for timedrift, og hvor vi kæmper for et dobbeltspor i den nord-syd-gående del af den sydlige jernbane.

Ser man også på regeringens trafikplan totalt set, må man jo næsten tro på, at man har genindført de gamle hertugdømmer, fordi der ikke er ret mange spor i det syd- og sønderjyske område. Det stopper faktisk omkring Vejle Fjord.

Derfor skal hr. Rune Lund og Enhedslisten også have stor tak for, at man tager fat på det her emne. Man beder om konkrete behovsanalyser – og jeg har egentlig svært ved at se, at nogen kan være imod det – for at se på de muligheder, der er for at få lavet de her dobbeltspor mellem Vamdrup og grænsen.

Man kan også stille sig det spørgsmål, og man kan måske også stille det til ministeren: Kommer Femernbroen? Og er Femernbroen alt-afgørende for, om der overhovedet kommer dobbeltspor mellem Vamdrup og grænsen? Nu hørte vi også hr. Walther Christophersen nævne, at det heller ikke ser så godt ud syd for grænsen. Det er rigtigt, men jeg går da ud fra, at det i de drøftelser, som ministeren har med sin tyske kollega om Femernbroen, da er afgørende, at man også sørger for, at der er dobbeltspor fra grænsen og til Hamburg.

Jeg vil gerne sige, at en ordentlig togforbindelse er absolut afgørende for, at vi får en afbalanceret erhvervsmæssig udvikling i Danmark. Det kan der ikke være nogen som helst tvivl om. Og heldigvis er situationen jo sådan hos vores sydlige naboland, at økonomien er ved at have det bedre. Derfor har vi et kæmpe marked der. Derfor skal vi også have ordentlige forbindelser.

Og så vil jeg jo godt rette øjnene på mine folketingskolleger fra det syd- og sønderjyske område og egentlig bede dem om alvorligt at overveje, hvordan det kan lade sig gøre, at de stemmer imod, at der iværksættes en behovsanalyse for at undersøge de muligheder, der skal til, for at Danmark får en god udvikling og vi får ordentlige trafikale forhold mellem landsdelene.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren, og så går vi videre. Den næste er hr. Martin Lidegaard som ordfører.

**Martin Lidegaard (RV):**

Som det også fremgik af førstebehandlingen, så synes vi fra Det Radikale Venstres side, at der er gode toner i det her forslag, og ikke mindst er vi selvfølgelig stærkt optaget af hovedstrækningerne Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg, hvor vi er helt overbevist om, at der er et behov af alle de grunde, som har været nævnt, for at udbygge strækningen til dobbeltspor, og vi synes, det vil være helt betimeligt at sætte en undersøgelse af det i gang.

Kl. 12.00

Jeg tilkendegav også under førstebehandlingen, at der er nogle af de resterende strækninger, vi måske er mindre overbeviste om, og derfor vil en tilslutning fra vores side kræve, at man, om jeg så må sige, lugede dem fra. Det har Enhedslisten hørt og har stillet ændringsforslag om at luge dem fra. De ændringsforslag vil vi selvfølgelig stemme for, og vi ville også have stemt for forslaget, hvis det var lykkedes at komme igennem med de ændringsforslag, så det var hovedstrækningen, det drejede sig om.

Jeg håber jo stadig væk, at de andre partier kommer til besindelse, men hvis ikke det lykkes at sortere dem fra, kan vi altså ikke støtte forslaget i dets helhed, som det ligger og kommer til at ligge. Men så har Enhedslisten jo chancen for at genfremsætte det i en anden form til efteråret.

Så vi stemmer altså for ændringsforslagene, og hvis ikke de går igennem, stemmer vi imod det samlede forslag.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Nu når debatten ruller på skinner, om jeg så må sige, vil jeg godt være helt sikker på, at jeg forstod hr. Martin Lidegaard korrekt. Der skal fra Venstres side ikke være nogen tvivl om – og det var også det, jeg indikerede under førstebehandlingen – at vi for så vidt også er positive over for at anlægge et dobbeltspor vel at mærke på hovedstrækningen, men vi synes i øvrigt, at det er fornuftigt, at man ser de her store anlæg i en større sammenhæng, så vi ikke sådan drypvis rundtomkring begynder at lave noget, som skal række mange år og mange generationer frem i tiden. Vi synes, at de her ting skal ses i en sammenhæng.

Derfor vil jeg godt lige spørge den radikale ordfører, om ikke han er enig i det synspunkt, at man netop skal se de her ting i en sammenhæng. Vi har jo endnu ikke set Infrastrukturkommissionens samlede rapport, som jo netop skal tæ-

ke sammenhængene ind og også, som hr. Frode Sørensen sagde, for landsdelstrafikken og den internationale godstrafik. Der kunne jo godt ske nogle andre ting, eksempelvis en Femern Bæltforbindelse, eller andre ting, som gjorde, at effekterne på den strækning, som vi her taler om, måske ikke blev så store som ellers.

Er det ikke fornuftigt at se på tingene i en sammenhæng og vente på Infrastrukturkommissionens beretning?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det Radikale Venstre har støttet Infrastrukturkommissionen og støtter den fortsat; det er en god idé at få en overordnet strategiudvikling ikke mindst på godsområdet. Men jeg tror også, at hr. Jacob Jensen vil give mig ret i, at der er nogle steder, hvor man kan sige, at flaskehalsene er så åbenlyse, at vi, næsten uanset hvad der sker, får problemer, og som hr. Rune Lund nævnte, er det her en af strækningerne. Vi kan allerede med den nuværende udvikling forudse, om jeg så må sige, at de her strækninger vil nå kapacitetsgrænsen allerede i 2010.

Derfor er det nok vores holdning, at man måske ikke burde vente, for sagen er jo, at Infrastrukturkommissionen først barsler i november i år, og det vil sige, at det først bliver med finanslov for 2009, vi kan sætte en projektering i gang, og det vil sige, at vi først kan komme i gang med at bygge i 2011, 2012, 2013 eller 2014 – i bedste fald.

Jeg tror, hr. Jacob Jensen vil give mig ret i, at vi har et andet eksempel med Nordvestbanen på Sjælland. Der har vi en projektering klar til sommer. Jeg håber da i hvert fald, at hr. Jacob Jensen er enig med mig i, at den burde man selvfølgelig sætte i gang med det samme, fordi der er et åbenlyst behov.

Så ja, jeg er helt med på at afvente de store 10-100-milliarder-kroners-projekter, om jeg så må sige, og prioriteringen af dem – og der bliver en prioritering – men der er altså også nogle, der er for åbenlyse til, at vi kan lade dem være.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg er da glad for, at hr. Martin Lidegaard her støtter op omkring de aftaler, der er indgået, herunder også at vi skal kigge på Infrastrukturkommissionens samlede rapport, så vi kan kigge på tingene i en sammenhæng. Det er jeg glad for.

Jeg er bare lidt ærgerlig over, at vi skal høre fra den radikale ordfører, at man vil stemme for et ændringsforslag fra Enhedslisten, som faktisk går imod den samlede helhed for hele landets trafik, som vi jo netop alle sammen er enige om skal indtænkes. Det er et brud på det gode samarbejde, vi i øvrigt har i forligskredsen med De Radikale, Dansk Folkeparti og regeringspartierne, og jeg håber selvfølgelig, det er en undtagelse fra det i øvrigt gode samarbejde.

Men jeg synes, det er fornuftigt igen at få præciseret fra ordførers side, at vi kigger på tingene i en sammenhæng, vi kigger også på landsdelstrafikken, vi kigger på godstrafikken, som det her projekt jo er en central del af, men det skal ses i en sammenhæng med andre potentielle projekter, sådan at vi får set på, hvor vi får mest effekt for de penge, vi eventuelt bruger på den her infrastruktur, som vi jo alle sammen håber kan blive forbedret i de kommende år.

(Kort bemærkning):

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg tror, jeg klart har sagt, at vi støtter en samlet planlægning af trafikken, men det må ikke blive en sovepude. Det kan jo ikke nytte noget, at vi ikke kan gøre noget som helst i dansk trafikpolitik de næste 2 år. Der er nogle projekter, der er så åbenlyse, og der nævnte jeg Nordvestbanen som et andet eksempel, som jeg synes det er om at komme i gang med med det samme.

Kl. 12.05

Så er der jo rigtigt, at vi har et godt trafikforlig med regeringen. Det betyder ikke, at man er enig om alting; vi er f.eks. uenige om de kollektive takster, og vi har jo diskuteret hele indførelsen af roadpricing, som vi heller ikke er enige med regeringen i. Vi har en investeringsplan, og på de punkter, hvor vi har en aftale med regeringen, står vi ved det. F.eks. har vi jo fået letbanen i Århus med, og derfor stemmer vi selvfølgelig sammen med regeringen vedrørende det forslag.

Det er desværre ikke lykkedes at få Tønderbanen med endnu, og derfor er det ikke noget, vi sådan føler os bundet af i forhold til trafikaftalen, da der slet ikke står noget om den dér. Men jeg håber da inderligt, at vi kan få lavet en aftale, hvor den er med; det vil jeg gerne signalere.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Den næste er hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I SF er vi også glade for anledningen til at snakke jernbaner i Sønderjylland. Jeg kan se, at der lige er kommet en sønderjysk aktør mere på rækkerne.

Vi har haft en diskussion her om, om vi skal vente på Infrastrukturkommissionen for at igangsætte forslag eller vi rent faktisk, hvis der er et politisk flertal i salen, kan foretage nogle trafiktiltag i mellemtiden, mens vi venter på Infrastrukturkommissionen.

I SF mener vi, at forslaget om at få udbygget den sønderjyske hovedlinje og få den gjort tosporet er så oplagt og så nødvendigt, at vi altså ikke behøver at sende det til hjørnespark. Vi behøver ikke at høre den undskyldning flere gange fra regeringspartierne og Dansk Folkeparti, at vi skal vente. Vi behøver det simpelt hen ikke; det er spild af tid. Det her er så oplagt en ting. Hvis vi vil gøre noget ved vores godsstruktur, så er det her et kernepunkt. Vi ved også, at kapaciteten er opbrugt omkring 2010, og til den tid er der ikke bygget det, som også bliver brugt som hjørnesparksbold, nemlig Femern. Infrastrukturkommission og Femernbro er det, der bliver brugt til at sige: Vi kan desværre ikke gøre det lige nu. Det er simpelt hen for ringe, venner. Det her er så åbenlyst oplagt, og der er et politisk flertal for det.

Jeg kan ikke forstå, at Dansk Folkeparti også i den grad elsker hjørnespark. Jeg troede, de bedre kunne lide det direkte spil, og det her drejer sig om det direkte spil og en oplagt trafikordning, som skal vedtages. Der er et politisk flertal. Hvorfor gør vi det ikke? Det her drejer sig jo ikke om at vedtage hele investeringen, det drejer sig om at få sat nogle undersøgelser i gang.

SF er meget tilfreds med, at vi har fået lavet den opdeling, hvor vi siger, at vi tager hovedstrækningen i et forslag for sig selv. Vi var parate til at sætte undersøgelser i gang på alle strækningerne, men vi støtter selvfølgelig, fordi vi er medforslagsstillere, ændringsforslaget, men vi stemmer også for det samlede forslag.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så er det ministeren.

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

Jeg skulle have været på lidt før, for jeg skulle bare svare på hr. Frode Sørensens spørgsmål. Det gør jeg gerne nu.

Hr. Frode Sørensen spurgte, om Femernforbindelsen kom, og det er jo et af de der titusind-kronersspørgsmål, som det tager kort tid at stille, og som det i øvrigt også tager kort tid at besvare, for svaret er, at hvis det står til mig, så kommer den. Allerede på tirsdag befinder jeg mig i Berlin igen for at forhandle om den; det har mine medarbejdere været mange gange. Så jeg kan sige, at vi forhandler intenst, og jeg kan svare inden for relativt kort tid, om den kommer eller ej.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det først hr. Rune Lund for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg vil bare spørge transport- og energiministeren, om han ikke kan bekræfte, at fra 2010 til 2012 vil den nuværende kapacitet på sporet Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg være et hundrede procent opbrugt, dvs. om meget få år. Og det vil sige, at inden man overhovedet vil kunne nå at bygge en Femern Bælt-forbindelse, vil der opstå alvorlige kapacitetsproblemer i Sønderjylland.

Kan ministeren ikke derfor erklære sig enig i, at uanset om der kommer en Femern Bælt-forbindelse eller ej, er det nødvendigt meget hurtigt at komme i gang med at se på, hvordan man kan udvide jernbanekapaciteten i Sønderjylland?

Kl. 12.10

(Kort bemærkning).

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

Der er svaret så præcist på det fra ordførernes side, og jeg ønsker ikke at forlænge den debat. Man har svaret, at det er på grund af Infrastrukturkommissionen, og at det afhænger af Femern, og for mig at se, og det gentager jeg gerne, er langt det største problem på hele den strækning, at der kun er enkeltspor fra Padborg til Hamburg. Det er det, der virkelig er flaskehalsen.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg ved ikke, hvad ministeren mener med, at han ikke ønsker at forlænge debatten. Jeg stillede faktisk et spørgsmål, som jeg godt kunne tænke mig et svar på: Kan ministeren ikke be-

kræfte, at fra 2010 til 2012 er den nuværende kapacitet på strækningen Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg et hundrede procent opbrugt, og at der vil opstå alvorlige kapacitetsproblemer?

Kan ministeren ikke også bekræfte, at det derfor kunne være en idé meget, meget hurtigt at komme i gang med at lave den sporudvidelse, som det her forslag indeholder, uanset om der bliver taget beslutning om en Femern Bælt-forbindelse eller ej, for uanset om en sådan bro skulle blive besluttet eller ej, vil det jo tage mange år, inden en sådan bro står færdig?

(Kort bemærkning).

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

Jeg tror godt, hr. Rune Lund ved, at hans spørgsmål er lidt fjollet, for det tager jo enorm lang tid at planlægge sådan et spor. Der skal laves VVM-analyse, og der skal etableres et spor, og det tager ganske mange år. Det er meget klogere at vente et halvt eller et helt år ekstra, så vi får det rigtige beslutningsgrundlag. Det er det, jeg kan svare.

(Kort bemærkning).

**Frode Sørensen (S):**

Tak til ministeren for svaret, men det gav så lige anledning til endnu et spørgsmål.

Når nu ministeren skal mødes med sin tyske kollega på tirsdag, kunne ministeren så ikke løfte sløret for, om man i samme anledning tager det problem, som jeg erkender er der, nemlig at der kun er ét spor fra grænsen til Hamburg, med ind i drøftelserne om Femernbroen?

(Kort bemærkning).

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

Jeg er helt sikker på, at min tyske kollega, hr. Tiefensee, lytter meget intenst til, hvad der foregår i det danske Folketing, så nu har han fået spørgsmålet, og så vil han sikkert besvare det til mig. Jeg tillader mig at have den opfattelse, at det i forhandlinger er vigtigt at koncentrere sig om det emne, man mødes om, og det vil jeg love at jeg gør.

(Kort bemærkning).

**Frode Sørensen (S):**

Jeg vil selvfølgelig være både stolt og imponeret, hvis den tyske trafikminister sidder og hører debatten her i Folketinget. Hvis han nu ikke skulle

have hørt det, vil ministeren så rejse spørgsmålet?

(Kort bemærkning).

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

Det vil jeg ikke gøre ved den lejlighed, men jeg vil gøre det ved en anden lejlighed.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslagene.

### Afstemning

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 44 stemte for, 57 imod.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg betragter herefter ændringsforslag nr. 1 stillet og tiltrådt af det samme mindretal som forkastet, hvis ikke afstemning begæres. (*Tilråb: Jo, der skal stemmes om det!*). Afstemning begæres. Der stemmes om ændringsforslag nr. 1 stillet af EL og tiltrådt af et andet mindretal: S, RV og SF.

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 45 stemte for, 56 imod.

Forslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

### Forhandling

**Rune Lund (EL):**

Nu er der jo sket det meget spidsfindige, at Dansk Folkeparti har stemt imod et ændringsforslag, som kunne skære forslaget til på en sådan måde, at Dansk Folkeparti rent faktisk var tilhænger af forslaget indholdsmæssigt. Men Dansk Folkeparti vil selvfølgelig ikke under nogen omstændigheder stemme for forslaget, fordi det er Enhedslisten, der har fremsat det, og ikke regeringen. Det er så Dansk Folkepartis måde at føre politik på.

Kl. 12.15

Der er så også sket det, at Det Radikale Venstre har stemt for ændringsforslagene, men ændringsforslagene har ikke kunnet komme igennem, fordi regeringen og Dansk Folkeparti har forhindret Enhedslisten i at kunne skære det her forslag til på en sådan måde, at det kunne samle

et flertal, og det betyder, at Det Radikale Venstre nu bliver nødt til at stemme imod det samlede forslag, fordi Det Radikale Venstre ikke er af den opfattelse som Enhedslisten, SF og Socialdemokraterne, nemlig at man skal undersøge alle strækningerne; Det Radikale Venstre mener, at man kun skal undersøge strækningerne Vamdrup-Vojens, Tinglev-Padborg og Tinglev-Tønder.

Vi synes selvfølgelig, at det havde været rærest, hvis Det Radikale Venstre havde været enig i hele pakken, men vi kan godt forstå Det Radikale Venstres ønske om at tage en mindre del af det først, og det er jo også derfor, ændringsforslagene blev stillet.

Så vi synes – og det er vi meget kedde af – at Dansk Folkeparti har handlet udemokratisk ved at forhindre Enhedslisten i at kunne skære forslaget til, sådan at vi kunne tage stilling til det nye forslag, og vi er meget utilfredse med, at man på den måde faktisk også forhindrer Det Radikale Venstre i at stemme for forslaget.

Men det understreger jo bare den pointe, at debatten om opgradering af jernbanetrafikken i Sønderjylland bestemt ikke er slut, og det giver jo anledning til at tage den her diskussion op efter sommerferien, når Folketinget åbner igen.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Poul Nødgaard – er det en kort bemærkning? (*Poul Nødgaard: Ja!*) – for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Poul Nødgaard (DF):**

Det kan ikke være en ordførertale i hvert fald; jeg er ikke ordfører på det her forslag, men jeg har selvfølgelig gjort mig den ulejlighed at sidde og læse betækningsbidraget igennem, og jeg forstår ikke de der anklager, hr. Rune Lund retter imod bl.a. Dansk Folkeparti i den her sag.

Læg mærke til, hvad betækningsbidraget lyder på. Der har vi tydeligt og klart sagt, at vi stemmer imod de her ændringsforslag, og så kan jeg ikke forstå, at hr. Rune Lund ligesom står og fremstiller det over for både befolkningen og hele Folketinget, som om vi har gjort noget andet end det, vi har sagt. Det står præcist i de papirer, som hr. Rune Lund selv har været med til at udarbejde igennem det udvalg, der er nedsat på det her område. Så det vil vi ikke have siddende på os, og det skal frem lige her og nu.



(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan skam godt læse papirer, vil jeg gerne sige til hr. Poul Nødgaard. Jeg står med papiret her, og der står, at Dansk Folkeparti ikke vil stemme for de ændringsforslag, som kunne skære det her forslag til på en sådan måde, at det, som det så ville ende med med de vedtagne ændringsforslag, ville være et forslag, som Dansk Folkeparti støtter, sådan som hr. Walter Christophersen også fremlagde det under førstebehandlingen af det her forslag den 19. april.

Jeg synes, det er udemokratisk, at man forhindrer et parti i Folketinget i at skære sit eget forslag til, og jeg synes også, det er fjollet, at man i det hele taget ikke vil medvirke til at vedtage den politik, som man står for, fordi det er Enhedslisten, der fremsætter et forslag, og ikke transport- og energiministeren. Det var det, min kritik gik på.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 38 (S, SF og EL) stemte for, 65 (V, DF, KF og RV) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 8) Anden behandling af lovforslag nr. L 158: Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 21/2 2007. Første behandling 2/3 2007. Betænkning 3/5 2007).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under et.

### Forhandling

**Martin Lidegaard (RV):**

Da jeg næppe får lejlighed til at være til stede ved tredjebehandlingen, hvor jeg ellers forudser en lille diskussion, vil jeg ganske kort komme med et par bemærkninger om det her forslag, som jo er et af de største trafikprojekter, vi overhovedet har gennemført i danmarkshistorien, og et meget spændende projekt.

Siden vi sidst diskuterede det, har vi jo fået en genberegning af OTM-modellen, altså den passagerprognose, der ligger til grund for projektet, og jeg signalerede allerede under førstebehandlingen, at den ville vi lægge meget stor vægt på. Og lykkeligvis gik det jo ikke sådan, som man ellers kunne læse i pressen at der var stor fare for, nemlig at vi fik udsving på passagerprognosen på helt op til 30 eller 50 pct., men vi fik en passagerprognose, der ligger en del under det, vi havde forventet – det må vi erkende – jo ikke mindst i forhold til den eksisterende metro, som altså har et underbudgetteringsbehov, som vi ikke helt kender endnu, men i hvert fald et milliardbeløb, som skal hentes, for at den, om jeg så må sige, gamle metro overhovedet hænger sammen. Vi har også fået behov for at justere i forhold til den nye Cityring, hvor der også er en mindre passagerprognosenedgang på ca. 5 pct.

Kl. 12.20

For mig understreger det behovet for, at vi får den helhedsplanlægning af den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet inklusive Sjælland, som vi har bedt om hele tiden, og som vi har fået forhandlet ind i denne her aftale, og jeg ved jo, at den er på vej, eller at et første udkast er på vej.

Jeg vil bare sige, at for Det Radikale Venstre vil det være helt, helt afgørende i den fase, vi går ind i nu, at vi får kigget både på mulighederne for at udbygge den metro, vi allerede er ved at igangsætte, og muligheden for at lade busser og letbane supplere og skabe fødekæder til den Cityring, vi skal stemme om i dag og på fredag den 1. juni, og det vil også være væsentligt for os, at vi diskuterer, hvad vi kan gøre for at styrke regionaltogetrafikken til og fra København, sådan at vi får flere pendlere og dermed flere passagerer i metroen.

Den helhedsplanlægning skal vi have på plads sideløbende med, at vi planlægger Cityringen, og jeg tager sådan set ordet i dag for at sige, at det stadig væk er helt magtpåliggende for Det Radikale Venstre, at det sker, og jeg håber selvfølgelig, at ministeren – nu ved jeg ikke,