

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.