

(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.