

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