

konkret til, at CO₂ ikke kun er noget, man snakker om på pressemøder, men i virkeligheden også er noget, man er villig til at forpligte sig til i Folketinget. Men tak for en interessant debat.

Kl. 14:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren.

Vi venter lige et minuts tid, inden vi stemmer.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen afsluttet, og vi går herefter over til afstemning.

Kl. 14:35

Afstemning

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der stemmes om forslag til vedtagelse nr. V 21 (se side 1048) af Kristian Pihl Lorentzen (V), Kim Christiansen (DF), Henriette Kjær (KF), Anders Samuelson (NY) og Pia Christmas-Møller (UFG), og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte: 57 (V, DF, KF og NY), imod stemte: 0, hverken for eller imod stemte: 48 (S, SF, RV og EL).

Forslag til vedtagelse nr. V 21 er vedtaget.

Herefter er forslag til vedtagelse nr. V 20 (se side 1046) af Pia Olsen Dyhr (SF), Torben Hansen (S), Bente Dahl (RV) og Per Clausen (EL) bortfaldet.

Hermed er forespørgslen afsluttet.

Kan vi lige få lidt mere ro i salen!

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 24: Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder.
Af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL)
(Fremsættelse 11.12.2007).

Kl. 14:36

Forhandling

Anden næstformand (Søren Espersen):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 14:37

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg forstår, at Enhedslisten gennem årene har fremsat mange beslutningsforslag om undersøgelse af baneanlæg og om genoptagelse af trafikken på tidligere banestrækninger.

Jeg synes, der her er tale om et forslag, der beskæftiger sig med en relevant problemstilling. Der er to elementer i forslaget. Den første og centrale del er forslaget om at analysere fuldførelsen af dobbeltsporet i Sønderjylland. Jeg vil gerne anerkende, at banekapaciteten i Sønderjylland er en problemstilling, som der må være fokus på.

Strækningen gennem Sønderjylland er vigtig for import- og eksporttrafik på bane, og den er central for passagertogforbindelserne til og fra Sønderjylland. Men det er lige så klart, at problemet vil blive reduceret med åbning af en fast forbindelse over Femern.

Regeringen har i forhold til dobbeltsporet i Sønderjylland tit fremhævet sammenhængen med en fast forbindelse over Femern. Holdningen har været, at hvis der ikke inden for en kort årrække blev truffet beslutning om en fast forbindelse, ville der med sikkerhed opstå et behov for at fuldføre dobbeltsporet i Sønderjylland.

Nu er der indgået en principaftale om Femern Bælt, men dermed er det ikke givet, at der ikke er brug for et dobbeltspor i Sønderjylland. Uanset Femern Bælt vil strækningen gennem Sønderjylland fremdeles være den forbindelse, der kobler erhvervslivet i det vestlige Danmark op på det europæiske banegodsnet.

Jeg noterer mig i den sammenhæng, at Infrastrukturkommissionen anbefaler, at der gennemføres en analyse af behovet for og omkostningerne ved at forbedre den jysk-fynske opkobling på det europæiske banegodsnet.

I forbindelse med opstillingen af en handlingsplan for fremtidens godstransport er det bl.a. også en målsætning at styrke mulighederne for gods på jernbane. Det er et af de tiltag, der skal bidrage til at reducere transportsektorens energiforbrug og CO₂-udledning. Og i den forbindelse er det naturligvis vigtigt at analysere de flaskehalse på infrastrukturen, som spiller en rolle for banegodstrafikken.

Regeringen vil derfor analysere mulighederne og behovet for etablering af dobbeltsporet i Sønderjylland, og det vil ske som led i opstillingen af en statslig investeringsplan, som regeringen som omtalt fremlægger senere på året.