

kegangen om en offensiv udvidelse af det danske jernbanenet, men måske burde vi starte et andet sted.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan så oplyse for hr. Martin Lidegaard, at det her er det første skridt i en lang række skridt, som vi vil tage for at rejse diskussionen om, hvordan man kan udvide jernbanekapaciteten i Danmark.

Hr. Martin Lidegaard nævnte selv et femte spor mellem København og Roskilde, han nævnte Sydbanen og Nordjylland. Jeg kunne nævne to til, som ligger lige for: Hvorfor er der f.eks. ikke noget dobbeltspor i Sønderjylland? Der er enkeltsporede strækninger. Det er fuldstændig absurd, at hovedlinjen fra cirka Kolding og så nedover er en enkeltsporet strækning. Det lyder jo fuldstændig vildt. Der er også Vestfyn, hvor det tredje jernbanespor kunne være relevant på grund af den manglende kapacitet, der er på hovedstrækningen mellem København og Århus.

Der er i det hele taget en masse steder, hvor man burde lave en masse nye jernbaneudvidelser. Er det ikke et problem i den trafikforligsaftale, som Det Radikale Venstre indgår i, at man godt nok har afsat penge til jernbanereparationer, som burde have været afsat for mange år siden, og at der også er sat nogle penge af til signaler – det er også godt – men at der ikke er nogen jernbaneudvidelser? Hvornår skal vi til at diskutere dem? vil jeg spørge hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Dem håber jeg meget vi skal diskutere, når Infrastrukturkommissionen har talt og vi skal lave en finanslov for 2008 eller 2009, lidt afhængigt af hvornår de bliver færdige. Der tror jeg, vi igen får en stor, offensiv diskussion om, hvor vi skal satse i den danske trafiksektor. Og der tror jeg sådan set, at vi vil være enige om, at et af de steder, vi skal satse, er jernbanen.

Jeg skal da være den første til at beklage, at vi kun – kun – fandt 20 mia. kr. til det her jernbaneforlig, men jeg tror trods alt, hr. Rune Lund vil medgive mig, at det er sådan forholdsvis mange penge i en trafikaftale for 1 år. Og hvis vi kan finde et tilsvarende beløb næste gang, går jeg ud fra, at Enhedslisten trods alt ikke vil være utilfreds.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det er jo 20 mia. kr. fordelt over en del år, men alligevel vil jeg ikke kritisere hr. Martin Lidegaard for den beslutning, at jernbanenettet skal repareres. Det burde være sket for mange år siden, men bedre sent end aldrig. På den måde er det jo fint nok.

Men hvis hr. Martin Lidegaard så skulle nævne en jernbanestrækning – ud over jernbanen ned omkring Køge, til Ringsted eller det femte spor – hvad for en jernbanestrækning mener hr. Martin Lidegaard så det kunne være relevant at inddrage i nogle kommende forhandlinger omkring udvidelser af jernbanenettet her i Folketinget?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det, der ligger lige for at svare, er selvfølgelig Nordvestbanen, som jo er færdigprojekteret her i foråret. Så den kunne vi faktisk træffe beslutning om allerede i finansloven 2008, og det vil vi arbejde for fra radikal side. Sydbanen ligger også lige for, og uanset om vi får en Femernforbindelse eller ej, er der et stort behov for at udvide den. Der er strækninger i Jylland på hovednettet, altså mellem Århus og Aalborg, der trænger til udvidelser og opgraderinger hurtigt. Og jeg vil egentlig også gerne være med til at tale nærmere om Sønderjylland.

Der er nogle oplagte ting at diskutere, men de sidste projekter, jeg nævnte, er ikke projekterede endnu, så det tager noget tid, for de skal undersøges først, før man kan det. Nordvestbanen er jo projekteret nu, og man kunne i princippet sætte spaden i jorden allerede til foråret.

Men jeg kvitterer for rosen. Det er første gang, jeg har fået ros fra Enhedslisten for vores trafikforlig. Det er vi meget glade for.

Kl. 15.35

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Pia Olsen.

Pia Olsen (SF):

SF stiller sig generelt positiv over for initiativer, der understøtter den kollektive offentlige transport, især set i lyset af de klimaudfordringer, vi står over for, og hvor transportsektoren er en helt central brik, hvis vi skal bryde stigningen i det danske CO₂-udslip. Derfor har SF også ad-