

det her i årevis. Jeg kan huske, hvordan Enhedslisten op igennem 1990'erne blev ved med at sige: Vi bliver nødt til at investere flere penge i at reparere skinnerne, fordi det ender galt. Vi talte for døve øren. Vi kunne ikke samle flertal for det her i Folketinget.

Vi er glade for, at man nu har foretaget de investeringer og begynder at anlægge. Det er et skridt i den rigtige retning. Men det ændrer alligevel ikke ved, at der fortsat i dag er et skævt fokus i forholdet mellem jernbane og motorveje, hvor der stadig væk er al for meget fokus på, hvordan man kan lave motorveje, hvordan man kan lave Femernbro, i forhold til at have lavet nogle grundige undersøgelser af, hvordan vi kunne bruge jernbanetransporten, hvordan vi kunne udbygge jernbanetransporten som alternativ til motorveje.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil sige tak for de rosende ord fra hr. Rune Lund til aftalepartierne. Det er jeg da glad for at høre. Nu er det således, at med en investeringsfaktor på omkring 17-18 mia. kr. er det jo altså temmelig store beløb, når man alene forholder sig til vedligeholdelse og nyanlæg af selve jernbaneinfrastrukturen. Og så nævnte hr. Rune Lund selv, at der også er lavet en principbeslutning, for så vidt angår sikkerheds- og signalstrategien, som meget vel kan komme til at koste 10-15 mia. kr.

Synes hr. Rune Lund ikke, at der virkelig bliver taget nogle tiltag blandt de partier, der er bag trafikaftalen? Synes hr. Rune Lund ikke, at der virkelig er gjort et godt stykke arbejde for Danmark?

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jernbanerne har haltet efter i mange, mange år. De investeringer, man har besluttet at lave nu, burde man have taget for lang tid siden. De beslutninger er blevet taget nu, og det vil jeg ikke kritisere – tværtimod, det synes jeg er godt.

Men det, som det drejer sig om nu, er ikke kun at lave reparationer af skinnestrækninger, sådan som der er blevet afsat penge til det, det drejer sig også om at kigge på, hvordan vi i meget større omfang kan udvide skinnekapaciteten. Og det skyldes jo, at vi frem til 2020-2025 vil se en vækst i transporten på 75-100 pct. – der er forskellige tal fremme. Men det siger bare noget om, at hvis vi ikke investerer noget mere i jern-

banerne, hvis vi ikke investerer noget mere i kollektiv trafik som sådan, så vil vejene stoppe til. Der er simpelt hen ikke plads på vejene. De investeringer skal vi begynde at tænke i allerede nu, og der er det vigtigt, at vi fokuserer meget mere på jernbanerne, og det er derfor, vi kommer med det her forslag i dag.

Men jeg vil bare sige, at jeg synes, det er positivt, at også hr. Walter Christophersen i det indlæg, som hr. Walter Christophersen holdt, var meget positivt indstillet over for det her. Og jeg håber også, at vi under udvalgsarbejdet kan finde frem til – når nu hr. Walter Christophersen rent faktisk støtter, at man opgraderer strækningerne Vamdrup-Vojens, Tinglev-Padborg og Tinglev-Tønder – at hr. Walter Christophersen og Dansk Folkeparti så rent faktisk også vil stemme for det, de mener.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Det, der fik mig til at stille et spørgsmål her, var, at jeg fra tv-skærmen hørte en udtalelse om en motorvej, der skulle pløje sig igennem Gudenådalen. Jeg vil spørge hr. Rune Lund, om den stolpemotorvej, der har været talt om omkring Silkeborg, er en, der pløjer mere end den nuværende kombilinj, som jo rent faktisk ligger på jorden og rent faktisk skal pløje sig gennem Silkeborg by?

Kl. 13.25

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Der har været forskellige linjeføringer i spil i forbindelse med Silkeborgmotorvejen: Der har været Resendallinjeføringen, som ligesom går uden om hele Silkeborg, og som pløjer sig meget igennem Gudenådalen, og så er der kombilinj, som jo et flertal i Folketinget efterhånden har forelsket sig i, som efter min mening vil pløje sig lige så meget igennem Gudenådalen.

Så jeg kan sige, at fra Enhedslistens side vil vi ikke bruge 4 mia. kr. på en motorvej, som pløjer gennem Gudenådalen, uanset om det er Resendallinjeføringen, eller om det er kombilinjeføringen. Vi vil meget hellere se på, hvordan man kunne tænke i nogle andre trafikale løsninger for den motorvej.

Det er jo sådan, at der faktisk kører omkring 14.000 bilister på den strækning hver dag. På Nørrebrogade her i København, hvor vi befinder os, kører der omkring 16.000 biler hver dag. Det vil sige, at spørgsmålet også er, om der i det