

også er kapacitetsproblemer, bl.a. andre steder på Sjælland og i Jylland.

Så jeg synes igen, som jeg sagde i min indledning, at man skal se de her ting i en sammenhæng. Man kan ikke bare tage det ud af den blå luft og sige: Det her skal vi kigge på isoleret set uden i øvrigt at have lavet en prioriteringsrækkefølge og uden i øvrigt at have set på effekterne af, at man investerer et sted. At investere et sted får en afledt effekt et andet sted, og det gælder i øvrigt, både hvis man investerer i bane, og hvis man investerer i vej i det samme område. De ting hænger jo sammen, som også hr. Rune Lund er inde på i sit spørgsmål.

Derfor synes jeg – og det tror jeg ikke vi er uenige i – at vi skal kigge på netop kapacitetsproblemerne, også på jernbanen, og det er jo bl.a. det, som Infrastrukturkommissionen er sat i verden til at skulle give os et samlet billede af, så vi samlet set for hele landet og ikke kun isoleret set for enkelte projekter får en vurdering af, hvor vi kan lave de bedste investeringer til glæde for os alle sammen.

Kl. 19.30

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg kan forstå, at det, Venstre vil, er bare at vente på Infrastrukturkommissionen. Det bliver så spændende at se, hvad der bliver foreslået, og hvad resultatet bliver. Jeg kan love på Enhedslistens vegne, at hvis ikke der bliver tale om at lave undersøgelser af behovet for mere jernbane i Danmark, vil de her forslag blive fremsat igen, så vi kan debattere dem.

For det her er jo ikke en hvilken som helst strækning. Det er jo hovedstrækningen. Det er strækningen København-Århus og videre op til Aalborg. Det er simpelt hen *strækningen* her i landet. Og når vi står i en situation, hvor kapaciteten er opbrugt, er det jo indlysende, at der vil komme et behov i fremtiden, uanset hvordan man vender og drejer det. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at man jo godt kan lave undersøgelser af jernbanestrækninger som delundersøgelser, der senere kan indgå i en større sammenhæng. Det går jeg ud fra at hr. Jacob Jensen også er enig med mig i.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg ved godt, at det ikke tilkommer mig på denne plads at stille et modspørgsmål, men så kan jeg i hvert fald sådan retorisk filosofere over,

hvorfor det lige er to jernbanespor. Hvorfor er det ikke tre, eller hvorfor er det ikke et?

Derfor siger jeg igen som før: Jeg synes, det er fornuftigt, at man kigger på de her ting, og jeg er enig med ordføreren fra Enhedslisten, hr. Rune Lund, i, at man skal undersøge de her ting, og at man skal gøre det i god tid, fordi det, som det også bliver sagt, netop er noget, som man ikke bare laver hen over en weekend eller hen over en måned eller hen over et år. Nej, investering i infrastruktur er noget, der skal planlægges i rigtig god tid, og det skal planlægges på en ordentlig og sober måde, og det er derfor, at vi fra Venstres side og fra regeringens side har været tilfredse med, at Infrastrukturkommissionen netop kan kigge på den her sammenhæng.

Jeg glæder mig da til at debattere det igen, hvis hr. Rune Lund skulle have lyst til at fremsætte forslagene, men jeg ser i hvert fald frem til, og Venstre ser frem til, at Infrastrukturkommissionens rapport kommer, så vi har et ordentligt grundlag at tage stilling ud fra og ikke den her drypvise forslagsfremsættelse, som Enhedslisten foretager.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Magnus Heunicke fra Socialdemokratiet.

Magnus Heunicke (S):

Da vores ordfører på de her to beslutningsforslag, hr. Poul Andersen, er forhindret i at være til stede, har jeg påtaget mig det arbejde, det er at fremføre Socialdemokraternes holdning til de to forslag.

For os har det altid haft højeste prioritet at sikre, at de danske jernbaner og den danske offentlige transport er veludbygget og velfungerende. Det er simpelt hen en grundlæggende forudsætning, at den enkelte lønmodtager har mulighed for en hurtig og komfortabel offentlig transport, hvis man ikke har råd eller lyst til at køre i bil. Hos Socialdemokraterne mener vi også, at det er positivt, at vi i Danmark kan transportere en del af den samlede godsmængde på jernbanenettet – gerne en meget større del, end vi gør i dag – frem for på de overbelastede motorveje.

De her to forslag handler om at undersøge, hvordan man kan forbedre transporten af gods og passagerer mellem Odense og Nyborg og mellem Odense og Fredericia i det, som allerede nu udgør en flaskehals midt i Danmark. Da det er 6 år siden, at rapporten »Stationsstrukturen i