

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Jernbanerne i de industrialiserede lande og jernbanen i Danmark befinder sig i en periode af afgørende betydning for banernes fremtid. Der er overalt et voksende behov for et transportsystem, der hurtigt og med lave miljøomkostninger kan transportere gods og passagerer. Jernbanen burde kunne yde væsentlige bidrag til at opfylde dette behov. Alligevel tiltrækkes kunderne i stadigt voksende omfang af fly, busser, person- og lastbiler, der i mange tilfælde belaster miljøet langt mere end tog.

I henhold til regeringens overordnede transportpolitiske strategioplæg »Trafik 2005« fra 1993 er det målsætningen at øge jernbanens markedsandel på både person- og godstransportområdet. Jernbanetransport indebærer fordele både med hensyn til miljømæssig bæredygtighed og trafikikkerhed. Jernbanen er samtidig et afgørende led i det kollektive trafiksystem, som er forudsætningen for mange unges, ældres og handicappedes mobilitet. Målsætningen er derfor et integreret led i regeringens bestræbelser på at sikre rammerne for en bæredygtig økonomisk vækst.

Der er imidlertid tale om et særdeles ambitiøst mål, fordi det kun kan opfyldes, hvis jernbanen på én gang tiltrækker kunder, som i dag benytter bil og fly, og tiltrækker helt nye kunder i takt med den forventede fremtidige vækst i transportbehovet.

Selv om den samlede persontransport over land er steget med 66 pct. siden 1980, er de danske jernbaners passagerbefordring kun vokset med ca. 9 pct. i samme periode. Resultatet er, at jernbanens markedsandel er faldet fra ca. 9 pct. til ca. 6 pct. siden 1980. Jernbanen har ikke kunnet følge med samfundets stigende transportbehov. Personbilen er i stadigt stigende omfang blevet borgernes foretrukne transportmiddel – på de længere strækninger understøttet af motorvejsudbygninger og fremkomsten af hurtigfærger.

Jernbanen er også blevet svækket på godstransportområdet, men her er udviklingen mindre drama-

tisk med et fald i markedsandelen inden for landtransport med 1½ procentpoint fra 16 ½ pct. i 1980 til i dag knap 15 pct.

Der er med disse udviklingstendenser næppe tvivl om, at opfyldelsen af målsætningen stiller krav til en fundamental ændring af vilkårene for jernbanevirksomhed.

Først og fremmest må jernbanen blive mere attraktiv for kunderne. Det fordrer en fornyelse af jernbanens produktionsanlæg - skinnenet og materiel - og en klarere fokusering på jernbanens stærke sider, især transport af gods over lange afstande, hurtig befordring af personer over mellemlange afstande og befordring af mange passagerer i og omkring de større byer.

Banenettets kapacitet er i almindelighed tilstrækkelig til at klare en vækst i trafikken, men nettets hovedstruktur er fastlagt i midten af forrige århundrede. Der er flaskehalse, som begrænser udnyttelsen af det samlede system, og forholdsvis snævre grænser for at reducere rejsetiderne. Materielstandarden er god, men den har en begrænset maksimalhastighed i forhold til standarden i sammenlignelige lande, og sidebanemateriellets standard vanskeliggør konkurrencesituationen i forhold til privatbilen.

For at gøre banen mere kundevenlig må der arbejdes på at reducere rejsetider, forbedre køreplaner, regularitet og komfort og sikre direkte forbindelser.

Regeringen og Folketinget har på denne baggrund truffet en række beslutninger for at sikre den nødvendige fornyelse på både infrastruktur- og materielside.

Planerne for investeringer i banenettet vil i løbet af en årrække kunne styrke og forbedre kapaciteten, styrke regulariteten og nedbringe rejsetider på nettet. Med vedtagelsen af en anlægslov om udbygningen med dobbeltspor på strækningen Ballerup-Frederikssund og projekteringslove om en opgradering af strækningerne København-Ringsted og Eriknuer-Skanderborg er der allerede taget betydelige skridt til at bygge videre på den kvalitetsforbedring af nettet, som de faste forbindelse over Storebælt og Øresund medfører.