

Der tales også noget om miljøtilskud, og så er der selve fordelingen af infrastrukturkapaciteten, som man også har en række spørgsmål til, og det vil vi i hvert fald også gerne se lidt på inden.

Endelig er der godsterminalerne, hvor det påpeges, at der er ledig kapacitet visse steder i Danmark, og det er klart, at hvis de har ret i det, så bør det selvfølgelig undersøges, inden man lægger sig fast på den endelige beslutning.

Så vi er positive i Dansk Folkeparti over for selve lovforslagets hovedidé, men på det foreliggende grundlag kan vi ikke støtte lovforslaget.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er en spændende tid, vi lever i, ikke mindst på trafikområdet. Det er jo rigtigt, at de store faste forbindelser over Storebælt og Øresund tegner et helt nyt og spændende billede af vores trafik i Danmark. I den forbindelse er det også meget vigtigt, at vi ser på jernbanen, og man kunne måske ønske sig, at vi havde set på jernbaneinvesteringerne også i sammenhæng med de faste forbindelser. Det er i hvert fald vigtigt for mig at understrege, at den jernbane, vi har i dag, for en meget stor dels vedkommende er bygget i det 19. århundrede, er brugt i det 20. århundrede, men nok ikke lever helt op til det 21. århundredes krav, så det er vigtigt for os, at vi også får investeret i banelegemet.

Samtidig skal der også investeres i materiellet. Også her må vi sige, at vi i de senere år måske har været for tilbageholdende, men alene inden for nærværende år er der truffet beslutninger om investeringer i nyt materiel for ca. 11 mia. kr., så her sker der altså også noget.

Jeg håber ligesom hr. Kaj Ikast på, at det konstruktive arbejde, der har været om alle de store ting, jeg her har nævnt, kan fortsætte også i den kommende periode.

Lovforslaget her er især nyt på to områder. Den ene ting er kontraktstyring, hvor Folketinget i og for sig får en bedre mulighed for at sikre sig en tilfredsstillende trafik de steder i landet, hvor denne trafik skal drives. Og som hr. Svend Heiselberg er inde på, kan man faktisk godt sige – i modsætning til, hvad nogle siger – at dette her kan være en trussel mod de ydre områder, men så kan man sige, at netop kontraktstyring kan gøre, at disse områder nu gennem kontrakterne kan sikre sig en mere direkte trafikforsyning, end de tidligere har kunnet gøre.

Hr. Søren Hansen var inde på, at jernbanen gerne måtte løse opgaverne mere elegant, end man gør det i dag. Det kan jeg fuldt ud tilslutte mig. Hr. Søren Hansen var også inde på, at det gjaldt om at få investeret rigtigt i jernbanen for at få den opbygget til den standard, der skal være, og han lagde så op til det andet nye i lovforslaget, nemlig at der åbnes for udbud. Det ene er kontraktstyring, det andet kan man sige er en åbning for andre operatører på banelegemet.

Hr. Søren Hansen tilskyndede til, at vi levede efter mottoet at skynde sig langsomt, og det er netop det, der er lagt op til med et udbud i begrænset omfang i starten, nogle procent måske, der kan vokse, og så skal vi tage stilling til, om det er godt eller dårligt.

Hr. Svend Heiselberg var inde på, at DSB skal være en moderne virksomhed, og set i den forbindelse er det måske heller ikke så dårligt for DSB at have andre operatører på skinnerne, som man kan måle sig med og vise, at man faktisk er bedre end de andre. Måske er man ikke så god, og så kan man prøve at blive lige så god, som de andre er. Det er ikke altid, det er så dårligt at have nogle at måle sig mod.

Hr. Svend Heiselberg var også inde på godstrafikken, og her kan man måske mærke, at der er lidt forskel i temperaturen i salen. Jeg tror, de fleste er enige i det principielt rigtige i at have så meget gods på jernbaneskiner som muligt, i hvert fald det tunge gods, der skal over længere afstande. Her tror jeg, at jeg må sige til hr. Svend Heiselberg, at det må være en bestræbelse. Det kan godt være, at der er andre transportører, der gerne vil transportere godset, men hvis de ikke kan gøre det så sikkert og så miljømæssigt rigtigt, som man kan på jernbanen, så foretrækker jeg jernbanen, hvis det kan foregå på en rimelig fornuftig måde.

Jernbanen får en chance, siger hr. Kaj Ikast, og det mener jeg også. Jeg tror også, man må sige, at der i udlandet arbejdes på at give jernbanen en chance. For eksempel har jeg indtryk af, at det bliver til alvor med at bygge flere jernbaner gennem Alperne i Schweiz for at få godset over på jernbaneskiner dér.

I den forbindelse synes jeg, at det, som hr. Tommy Dinesen var inde på, nemlig den rullende landevej, bliver endnu mere interessant, end den er i forvejen. Jeg synes, den er interessant i forvejen, men skal gods i højere udstrækning fremover gennem Alperne på tog, kan man lige så godt sætte det på togene længere