

jeg vil da godt kommentere hr. Keld Albrechtsens bemærkning, for et sådant udbud og det udbud, som vi nu ser gennemført, vil være med til at skabe forøget kvalitet på de her strækninger, for det er sådan, at konkurrence og liberalisering har kvalitetsforbedringer og en god omkostningsstyring som sine to følgesvende.

Kl. 11.00

Hvad angår investeringerne, har jeg allerede udtrykt mig i den sammenhæng. Jeg siger, at vi er åbne over for en debat om de nødvendige investeringer med respekt for skattestoppet og med respekt for, at det skal være investeringer, som dækker hele landet, og som afspejler alle transportformer.

Formanden:

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

For en måned siden drøftede vi hvidbogen om transportpolitikken i EU frem til år 2010. Heraf fremgik det bl.a., at væksten i transportmængden frem til i dag har været kraftigt stigende. Den store mængde transport, der vil blive efterspurgt i fremtiden på både personbefordrings- og godsbefordringsområdet er ligeledes kraftigt stigende.

På personbefordringsområdet hænger væksten sammen med, at hver person efterspørger et stigende antal kilometer transport pr. dag, og vi taler således om en voldsom vækst i personbefordring, som det jo også fremgik af hvidbogen. Ikke mindst på baggrund af etableringen af broerne, Storebæltsbroen og Øresundsbroen, der jo er af nyere dato, vil væksten i den danske personbefordring generelt være markant stigende. På området for godstransport har der været en stigning på baggrund af den generelle økonomiske vækst samt spredningen og sammensætningen af forbrugsmønstret.

Det er store udfordringer, vi står over for i den kommende trafikplanlægning. Det gælder jernbanenettet, men da så sandelig også kombinationen mellem de forskellige transportformer, biler, busser og jernbanenet.

Beslutningen om etablering af Banestyrelsen som statsvirksomhed og forvalter af jernbanefrastrukturen var en fornuftig beslutning i sammenhæng med statens rolle som udbyder af trafik. Det bliver hermed Banestyrelsen, der skal vurdere kapaciteten i forhold til den trafikale efterspørgsel.

Skal jernbanen være et attraktivt alternativ i løsningen af de store persontransportmængder, er det nødvendigt at være opmærksom på flere faktorer. Der skal være kapacitet nok på jernbanenettet, og jernbanenettet skal have en kvalitet, så der kan transporteres hurtigt, og der skal kunne transporteres til tiden.

Vi har med tilfredshed modtaget trafikministerens udmeldinger om, at der pågår en undersøgelse af kvaliteten af det danske jernbanenet. Vi får således et overblik over, hvilke kommende investeringer der er påkrævet. Og der er ingen tvivl om, at det er store investeringer, der skal foretages for at opfylde de nævnte målsætninger.

Lad mig blot nævne Kystbanen, der transporterer langsomt, metroens udbygning, kapacitetsbegrænsning på strækningen København-Ringsted, Femern Bælt-forbindelsen, der godt nok som målsætning fremmedfinansieres, men infrastrukturen på land vil kræve store investeringer. Vi skal her have i mente, at Femern Bælt-forbindelsen skal indgå i det transeuropæiske net og ligeledes være gearet til godstransport fra de øvrige nordiske lande, en godstransport, som igen på sigt kan give kapacitetsproblemer på Øresundsforbindelsen. Så der er nok at tage fat på.

Midt i alt dette må vi ikke glemme, at samtidig med, at tiltag på jernbaneområdet skal løse de rent trafikale problemer, skal investeringerne også være lønsomme målt i forhold til alternative transportmuligheder. Jernbanetransport skal være et tilvalg og ikke et fravalg. Den optimale løsning er ikke at udsulte andre transportmuligheder, eksempelvis anden kollektiv transport og biltransport. Jernbanen har sine begrænsninger; alle danskere bor jo ikke i nærheden af banenettet.

Jeg har i mit indlæg ikke omtalt godstransporten i Danmark, ud fra den betragtning at godstransporten pr. jernbane indenlands er minimal og ikke særlig brugbar. Hertil er landet for lille, afstandene for små og transporten for langsom. Derimod vil der i den internationale gods-transport være muligheder, hvis intentionerne i hvidbogen om en transporthastighed på 80 km/t inden 2010 mod 18 km/t i dag holder. Det er en ambitiøs målsætning. Det store spørgsmål vil være, om transport af gods ved jernbane kan vise sig at blive et troværdigt alternativ til lastvognstransport i den internationale sammenhæng.

Kl. 11.05