

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er glad for, at ministeren understreger betydningen af den kollektive trafik, for en opprioritering af den kollektive trafik er helt central, hvis vi skal have løst vores trængselsproblemer og vores miljøproblemer.

SF har sat det her til debat netop for at sikre, at vi fik en diskussion, der handlede om den kollektive trafik, i stedet for den diskussion, der ofte kommer til at handle om, hvor vi skal bygge nye veje og hvad det er for nogle motorveje, vi skal prioritere, kontra jernbanen. Vi vil have fokus på jernbanen, og jeg er derfor glad for, at ministeren holder fokus på diskussionen om den kollektive trafik, for der er ingen tvivl om, at det er helt centralt.

Tog skal være et attraktivt alternativ for mange flere, end det er i dag. Og vi ved, det koster mange penge, men vi ved også, at det kan lade sig gøre, og at der er økonomiske fordele i det for det danske samfund. For ikke alene er hurtigere tog billigere tog: Når en tur mellem Århus og København, som i dag tager 3 timer, kommer ned på 2 timer i fremtiden, kan det samme tog og det samme personale klare 50 pct. flere ture på 1 dag. Med andre ord kan de betjene 50 pct. flere passagerer, og man får 50 pct. mere i billetindtægter for stort set de samme udgifter.

Men den største økonomiske gevinst ved at satse på jernbanen ligger i de mange trafikpropper, det vil spare samfundet for. Trafikpropper, køer og langsom kørsel rammer privatbiler og erhvervskøretøjer. Det koster alene hovedstadsområdet ca. 6 mia. kr. årligt. Opgjort i tid svarer det til 35.000 fuldtidsstillinger. Hvis bare hver fjerde ventetime kunne ombyttes med nye job, ville arbejdskraftmanglen være 9.000 personer mindre.

Det problem løser man ikke ved fantasiløst at bygge endnu flere motorveje med endnu flere spor, og derfor var jeg også glad for ministerens henvisning til, at man kigger på behovet, og ikke nødvendigvis hvad der er af lokale interesser.

For det første skal bilerne jo et sted hen, og der kan ikke være flere i København. Også i flere af de store provinsbyer er grænsen snart nået. For det andet fylder motorvejene ganske meget i vores tæt bebyggede land. Der skal to gange seks motorvejsspor til for at transportere lige så

Kl. 10:14

mange personer, som der kan være på en dobbeltsporet jernbane.

At satse på jernbanen er derfor en vinderstrategi. Den enkelte får et tilbud, som i mange tilfælde vil være mere attraktivt end at køre i bil. De, der alligevel vælger bilen, vil så få plads på vejene, og samfundet får en økonomisk gevinst og en miljømæssig gevinst. Derfor er vi fra SF's side villige til at sætte 93 mia. kr. af de kommende 10 år. Det har vi gjort i vores finanslovsudspil. Det svarer cirka til de skattelettelser, regeringen har foreslået, på ca. 9 mia. kr. årligt. Vi mener, pengene godt kan findes. Vi mener, at de bl.a. kan findes ved effektiviseringer, som jeg nævnte tidligere.

Ministerens har ikke været villig til at komme med sit bud på en økonomisk ramme. Det er fair nok – det skal til behandling i efteråret, men ministeren skal i hvert fald have det her tilbud fra SF.

De sidste 6 år er der ikke blevet bygget nogen nye spor i Danmark. Ministeren nævner, at man har investeret i vedligeholdelse, hvilket også har været nødvendigt. Men vi skal have gang i den anden del. Det tager syv lange og syv brede at få besluttet noget som helst – i forhold til det danske jernbanenets store flaskehals mellem København og Ringsted har det foreløbig taget 15 år. Ministeren nævnte det selv, og vi håber, at der måske – men også kun måske – bliver taget en beslutning i 2009. Vi vil presse på for, at det sker, for problemet med den flaskehals skal løses.

Men den store gevinst kommer jo først, når der bliver gjort noget ved resten af strækningen til Århus. Der er god grund til at lave en ny bane på Vestfyn langs motorvejen, til at rette banen ud forskellige steder i Østjylland og til i det mindste at overveje en fast jernbaneforbindelse over Vejle Fjord. Med de investeringer vil rejsetiden mellem Århus og København komme ned på 2 timer, og det vil være mere attraktivt end at køre 3 timer i bil.

Der er masser af projekter, vi skal i gang med. En række letbaner i København, men også i Århus, en elektrificering af jernbanenettet – som jeg hørte De Konservatives ordfører tidligere på ugen nævne var en vigtig prioritet – regionaltoget til København skal opgraderes, en bane fra Ringsted over Køge til København anlægges, som, hvis det kan kombineres med et dobbeltspor fra Lejre til Vipperød, kan bringe transporttiden fra Holbæk til København ned på 35 minutter i stedet for 1 time i dag.