

[Helge Mortensen]

lidt hul på diskussionen om den statusrapport, der skal komme til efteråret, og som også er indeholdt i redegørelsen af 10. maj 1990. Til gengæld har vi haft lejlighed til at høre, hvad vi kan kalde ministerens totredjedelsstatus på området, og samtidig får vi gennem debatten og den foreslåede dagsorden lejlighed til at udtrykke nogle forventninger til statusredegørelsen. Dem vil jeg beskæftige mig med.

Forventningerne kan kort udtrykkes i, at der samtidig med statusredegørelsen tilvejebringes en mere langsigtet plan, en prioritering om de fremtidige større og overordnede trafikinvesteringer i Danmark, der iagttager transporthandlingsplanen og dermed også effektiviserer transportsektorens energiforbrug og nedsætter trafikens miljøbelastning under ét.

Både af trafikpolitiske og af miljøpolitiske hensyn er det utrolig vigtigt, at vi som helhed kan forholde os til en udvikling, som kommer, og til de beslutninger, som følger af andre beslutninger, der træffes i Folketinget. Vi debatterer tit og ofte enkelte elementer i en sådan beslutning – også i dag senere på dagsordenen et element i en beslutning – men det er sjældent, at vi oplever den mere langsigtede diskussion og de konsekvenser, som den overordnede trafikstruktur og miljøhensyn medfører.

Socialdemokratiet mener, at det derfor er vigtigt, at vi til efteråret får en sådan samlet diskussion. Med trafikinvesteringer mener vi alle større trafikinvesteringer – det er jernbane, det er kollektive trafiksystemer, men det er også veje, havne og broer osv. – således at vi i Folketinget både kan se investeringsbehov og -rækkefølge og få et samlet billede af infrastrukturen, sådan som vi nu beslutter os til at den skal udvikle sig.

Et andet sigte er – det fremgår også af det dagsordensforslag, som hr. Bilgrav-Nielsen netop har fremsat – at sikre jernbanerne og de kollektive trafiksystemer – her tænker jeg navnlig på den kollektive trafik i bysamfundene – en fortsat stigende andel af gods- og persontransporten. Det er en politik, som Socialdemokratiet har forfægtet ved Storebæltsaftalen, ved Øresundsdiskussionen og også i den aftale, som hr. Bilgrav-Nielsen netop henviste til i begyndelsen af 1990 blev indgået om DSB imellem KVR-regeringen, Socialdemokratiet, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti. Den aftale udtrykker også en bevidst politisk indsats

for, at jernbanen sikres en større andel. Den sikrer også elektrificering til Odense. Den har også et videre perspektiv, sådan som ministeren var inde på, elektrificeringen til Padborg. Jeg anerkender, at der arbejdes intenst med at få denne del af løsningen med.

Men netop fordi denne udvikling ikke standser i 1993 og ikke standser ved de igangværende forhandlinger, må vi længere frem i perspektivet om elektrificeringen af det danske jernbanelenet.

For det første fordi det er nødvendigt af hensyn til miljøet, idet elektrificering er langt mindre miljøbelastende end dieseldrift. Miljøhensynet var da også hovedmotivet bag anlægsloven i 1979. Eldriften bruger ca. 20 pct. mindre primærenergi end dieselolie. Samtidig betyder eldrift selvfølgelig uafhængighed af en enkelt energikilde.

For det andet er elektrificeringen af det danske jernbanelenet en naturlig forlængelse af det moderne europæiske hurtigtogsnet.

For det tredje – men ikke mindre vigtigt – er det vigtigt for DSB i det fremtidige investeringsprogram og materielanskaffelsen, at overgangen til elektrificering på hovedstrækningerne – og med hovedstrækningerne mener jeg det, som fremgår af anlægsloven i 1979 – kan afvikles efter en plan, der rummer den fornødne politiske sikkerhed og investeringsvilje.

Med beslutningen om en fast forbindelse over Øresund slutes der et element til en trafikstruktur, som vi faktisk har arbejdet på siden 1960'erne, nemlig den struktur, der kobler Danmark på den internationale transportåre, der går igennem Danmark, igennem Storebælt og ned til Tyskland. Det er vigtigt for at udnytte disse investeringer rationelt, at hele landet får adgang til denne trafikåre. Det gælder altså både i Østdanmark og på Fyn, men det gælder også i Nord-, Midt- og Vestjylland, som skal have let adgang til denne internationale trafikåre, både når det drejer sig om jernbane, og når det drejer sig om veje. En planlægning og prioritering af de fremtidige investeringer i Danmark bør altså også omfatte vejområdet. Vi kommer ikke uden om, at det både af nationale og af regionale og erhvervsmæssige hensyn er nødvendigt, at vejnettets infrastruktur får tilslutning fra den øvrige del af Jylland og herunder også de jyske havne.