

struktur, så vi politikere ikke først skal afvente en færdig plan fra trafikministeren, men er med til at sende et klart politisk signal om, hvor vi ønsker at investeringerne skal være i infrastrukturen, og at vi hovedsagelig netop ønsker investeringer i den kollektive trafik. Det er vi i SF også villige til at finde midlerne til. Vi ser derfor frem til en konstruktiv debat.

Kl. 10:05

Formanden:

Ja tak. Så er det transportministeren for en besvarelse.

Kl. 10:05

Besvarelse

Transportministeren (Carina Christensen):

Allerførst vil jeg gerne takke for den mulighed, forespørgslen giver mig for at præsentere nogle af regeringens visioner for jernbanedriften i Danmark.

Regeringen har en klar målsætning om, at der skal investeres mere i moderne og effektiv kollektiv transport. Den kollektive trafik skal kunne håndtere mest muligt af den trafikvækst, som vi må forvente i de kommende år. Infrastrukturkommissionen har fremlagt prognoser, der spår en trafikvækst på mellem 70 og 90 pct. over de næste godt 20 år.

Af hensyn til både fremtidens miljø og klima og for at løse de stigende trængselsproblemer på vejene er det vigtigt at få den kollektive trafik og dermed jernbanen med. Med et energiforbrug på under det halve af, hvad vejtrafikken har, og med en stor transportkapacitet på et lille areal, der fylder væsentlig mindre i landskabet end motorvejene, har jernbanen nogle fordele og står stærkt i forbindelse med fremtidens trafikale udfordringer. Men det vigtigste er naturligvis, at jernbanen også kan tilbyde nogle transportprodukter, som imødekommer de rejsendes behov, og som gør det attraktivt at tage toget.

Regeringen mener, at det har været vigtigt og rigtigt at prioritere sikring af basiskvaliteten for den bestående togtrafik før alt andet. Derfor har regeringen siden sin tiltræden løbende afsat betydelige milliardbeløb til genopretning af skinnenettets kvalitet. Vi har sammen med forligspartierne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, fundet finansiering til hele det store efterslæb, som Banedanmark har peget på. Det er primært hensynet til opretholdelse af trafikken i perioden med de mange sporarbejder, som har sat en begrænsning for, hvornår alle de nødven-

dige arbejder kunne gennemføres. Regeringen har sammen med sine forligspartnere også erklæret sig parat til at modernisere signalsystemet, så vi kan sikre den stabile togdrift yderligere.

Der har også været plads til en række nye, fremadrettede initiativer; der er afsat 800 mio. kr. til gennemførelse af en række mindre kapacitetsudvidelser vest for København, så vi kan køre med flere tog eller øge robustheden i trafikken, så man ikke får så mange forsinkelser. Pengene skal især anvendes til to nye spor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg, som skal stå færdig i 2011. En mindre del af pengene går til et spor øst for Ringsted, der skal stå færdig i 2009. Alle Folketingets partier har bakket op om det projekt. Begge anlæg har en selvstændig værdi, men de indgår samtidig i den langsigtede løsning af København-Ringsted.

Regeringen er helt bevidst om, at strækningen mellem København og Ringsted har det største udbygningsbehov på hele banenettet. Den er simpelt hen nøglen til den videre udvikling af jernbanedriften, og derfor er det afgørende, at vi finder en fremtidssikret løsning. Folketinget har med en projekteringslov i foråret 2007 igangsat to VVM-undersøgelser, som frem til efteråret 2009 skal undersøge to forskellige modeller til udbygning af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted.

Jeg kan også nævne mange andre tiltag til gavn for jernbanetrafikken: Vi har indgået en 10-årig trafikkontrakt med DSB om en betydelig udvidelse af trafikomfanget; vi har gennemført en VVM-analyse af dobbeltspor på Nordvestbanen; vi har ydet støtte til Havnebanen i Århus; vi har igangsat en undersøgelse af en modernisering af Nørreport Station; og vi støtter undersøgelse af en letbane i Århus. Det er blot for at nævne nogle eksempler.

Vi tænker også nyt og har med succes udbudt togtrafikken på Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken. Det har bl.a. resulteret i, at vi har fået en enkelt operatør, som driver hele trafikken over Øresund på både dansk og svensk side, og dermed har vi styrket integrationen i Øresundsregionen yderligere.

Endelig er der projekterings- og anlægsloven for Metrocityringen, som et bredt flertal i Folketinget også støtter. Projekterings- og anlægsloven blev vedtaget i sommeren 2007. Cityringen vil medføre et stort løft af den kollektive trafik i hovedstadsområdet til gavn for rigtig mange mennesker.