

Regeringen nedsatte som bekendt Infrastrukturkommissionen i efteråret 2006. Kommissionen har for nylig overdraget sin betænkning om fremtidens transportinfrastruktur til regeringen. Regeringen vil på den baggrund udarbejde en trafikinvesteringsplan og en CO₂-strategi og kommissionens anbefalinger vil indgå i det arbejde.

Det er regeringens intention, at den kollektive trafik skal have en helt, helt central placering i investeringsplanen. Jernbanen skal løse mange formål: Det gælder udbygningen af fjerntogstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark, pendlertrafikken til og fra arbejde for mange mennesker samt transport af større mængder gods over lange afstande. Regeringen har også stor fokus på at sikre et velfungerende samspil mellem de forskellige transportformer for både person- og godstransporten. I den forbindelse er der behov for gode bud på, hvordan store pendlerparkeringspladser ved stationer kan finansieres. Udgangspunktet er, at det skal være nemt at bruge den kollektive trafik, også selv om man ikke lige bor og arbejder op og ned af en station.

Regeringen vil gerne se på de langsigtede muligheder for at etablere hurtigere tog mellem København og landets øvrige storbyer, og jeg tror, at en gradvis udbygning af et hurtigt togssystem mellem landsdelene vil blive en afgørende del af jernbanetraffikkens videre udvikling.

Kl. 10:10

På jernbaneområdet hænger tingene også sammen, og investeringerne, der gennemføres for fjerntraffikkens vedkommende, kommer også ofte regionaltrafikken på den pågældende strækning til gode.

Der er også behov for se på forbedringer af den kollektive trafik andre steder end i hovedstadsområdet. Infrastrukturkommissionen udpeger eksempelvis det østjyske byområde som et vigtigt udviklingsområde. De østjyske byer er store, og de ligger som bekendt som perler på en snor, hvorfor det vil være muligt at tilbyde en god jernbanebetjening for et ret stort markedsunderlag. Jeg har også noteret mig, at togtraffikkens markedsandele i Østjylland er væsentlig lavere end i de store byområder på Sjælland, så der er tilsyneladende et stort uudnyttet potentiale for togtrafikken.

Det samme gælder for godstransporten. Virksomhedernes varer skal nemt og hurtigt kunne lastes mellem lastbil, skib og jernbanevogn, så vi får en stærk og effektiv transportkæde. Det er regeringens målsætning, at mulighederne for gods

på jernbane skal styrkes. På godsområdet er jernbanens muligheder for at spare energi i forhold til lastbiltrafikken særlig store. Det er også vigtigt at sikre dansk erhvervsliv nogle alternative afsætningskanaler til og fra det europæiske marked, i takt med at motorvejene både herhjemme og i udlandet fyldes op med trængsel til følge. Det er i den sammenhæng vigtigt at se på de flaskehalse, som møder godsbanetraffikken. Problemet vil blive reduceret med en åbning af en fast forbindelse over Femern Bælt. På det tidspunkt vil alle transitgodstog flytte til ruten over Rødby. Men vi er også parat til at se på behovet for udbygning af banekapaciteten i Sønderjylland, hvor enkeltsporet jo begrænser udviklingen af den danske import- og eksporttrafik. De forhold vil indgå i arbejdet med en handlingsplan for fremtidens godstransport, som regeringen har sat i gang. I den forbindelse skal vi også kigge nærmere på de såkaldte kombiterminaler, hvor togene stopper og omlaster til lastbiler, der kører det sidste stykke vej.

Infrastrukturkommissionen har i hele forløbet lagt en meget åben linje og lagt vægt på en god dialog. Det er en linje, som jeg agter at forfølge i forbindelse med udarbejdelse af investeringsplanen. Jeg vil derfor gå i dialog med de lokale og regionale politikere og de relevante organisationer. Det giver et bedre grundlag, når den svære, men nødvendige prioritering skal foretages. Regeringen lægger vægt på, at investeringsplanen afspejler en behovsorienteret tilgang, der skal sætte ind der, hvor behovene er størst, og hvor vi får mest transport for pengene. Det skal altså ikke være snævre lokalpolitiske hensyn, der skal være afgørende for, hvor nye statslige investeringer i den kollektive trafik skal foretages.

Med fare for at gentage et ofte anvendt ordvalg vil jeg gerne afslutte med at fremhæve, at trafikpolitikken ikke handler om et enten-eller, men om et både-og. Vi kan ikke løse det danske samfunds fremtidige transportopgaver alene ved individuel transport, der er behov for en god kollektiv trafik og ikke mindst en moderne og effektiv jernbanetrafik. Det er nødvendigt for at kunne håndtere den stigende trængsel på vejene og problemerne med transportsektorens CO₂-udledning.

Kl. 10:14

Formanden:

Tak til ministeren. Så går vi over til forhandling. Den første som ordfører er fru Pia Olsen Dyhr.