

Kl. 11:15

Kim Christiansen (DF):

Jeg anerkender, at der visse steder er problemer, på nogle strækninger. I sidste uge diskuterede vi Sønderjylland, og selvfølgelig er det et problem. Der er også strækninger i Nordjylland, der er hele problematikken København-Ringsted. Der er masser af steder i Danmark, hvor der er flaskehalsproblemer, og det er jo alt sammen noget, der også vil indgå – går jeg da ud fra i hvert fald – i den investeringsplan, som nu bliver fremlagt til efteråret, og hvor man får kigget på, hvor der er mest brug for pengene her og nu. Det vil jo altid blive en prioritering, for jeg går ikke ud fra, at hr. Jonas Dahls har et finansieringsforslag med hensyn til at finde de 130-140 mia. kr., som det jo eventuelt vil koste at udbedre alting på dag et.

Kl. 11:16

Formanden:

Der er ikke flere der har bedt om korte bemærkninger. Tak til hr. Kim Christiansen. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 11:16

(Ordfører)**Henriette Kjær (KF):**

Det er vigtigt, at vi har en god kollektiv transport i Danmark, og det er også nødvendigt, at vi har et reelt alternativ til bilen. Derfor skal togene, skinnerne, signalerne og hele infrastrukturen på baneområdet fungere. Vi ved, at vi står over for en kraftig vækst i trafikken, og at ikke alt kan foregå på vejene. Derfor er det nødvendigt med et velfungerende banenet, så både personer og gods kan blive transporteret på skinner.

Desværre har vi oplevet uregelmæssigheder på banen de sidste år. Skinnerne er nedslidte, signalerne er ikke tidssvarende og er ofte behæftet med fejl, køreledningerne falder ned, og IC4-togene er forsinkede. Men problemer er jo til for at blive løst, og derfor har VK-regeringen sammen med forligspartierne Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre lavet en aftale om at sætte massivt ind for at få genoprettet skinnenettet. Der er blevet afsat 4,7 mia. kr. til brug for genopretning og udskiftning af skinner. Banedanmark begynder der, hvor der kører flest tog, så flest muligt får glæde af udbedringerne. Desuden er der truffet beslutning om at udskifte signalsystemet med et mere moderne satellitbaseret system, og det er virkelig noget, der vil kunne give mere regularitet og regelmæssighed og dermed gøre toget mere attraktivt.

Netop nu er Trafikstyrelsen ved at lave en VVM-undersøgelse af femtesporløsningen og nybygningsløsningen for at løse øge kapaciteten på strækningen København-Ringsted. Det er et ret afgørende projekt, som jeg håber kan realiseres med den ene eller den anden løsning, når VVM-undersøgelsen er færdig, for der er brug for mere kapacitet på den strækning. Får vi mere kapacitet til Københavns Hovedbanegård, betyder det også bedre vilkår for togtrafikken i hele landet. Det kan f.eks. betyde, at vi kan få lyntog til Fyn og Jylland med halvtimesdrift og på den måde gøre det mere fleksibelt og tiltrækkende at bruge toget frem for at sætte sig ind i sin bil.

Derfor er en udvidelse af kapaciteten på strækningen København-Ringsted uhyre vigtig. For at få togtrafikken til at glide lettere, vedtog Folketinget i februar sidste år en anlægslov om etablering af et overhalingsspor i Ringsted.

Overhalingssporet er en del af et større projekt. Man er ved at iværksætte en række mindre forbedringer af infrastrukturen mellem Østerport og Ringsted, og det betyder faktisk, at kapaciteten på strækningen øges betragteligt. Det betyder nemlig, at man kan indsætte flere tog, eller også kan man opnå bedre rettidighed hos de tog, der kører på strækningen, fordi man fjerner flaskehalsen ved Ringsted. Banedanmark begynder faktisk at grave i jorden allerede i marts, så vi kan se frem til en snarlig forbedring.

Et andet spændende hjørne af jernbanedriften er elektrificeringen. En elektrificering af jernbanenettet er blevet stadig mere interessant set i lyset af de miljømæssige fordele, der kan hentes ved at anvende vedvarende energi til driften af kollektiv trafik. I sidste uge havde vi jo en debat om, at mindske transportens udslip af CO₂. Vi har en ambition om at nedbringe udslippet af CO₂, og det vil derfor være oplagt at få elektrificeret en større del af banen. Men udover at det mindsker CO₂-udslippet, har det også en række andre fordele. En af de fordele ved elektrificeringen vil jo være, at det bliver nemmere at anskaffe sig togmateriel, da lokomotiverne i givet fald ikke skal kunne køre på både diesel og el. Udvalget af eltog er også meget større. De er mere miljørigtige, og de kører hurtigere end dieseltogene. Hvis vi f.eks. nogen sinde skal have højhastighedstog i Danmark, så kan det kun ske med eltog. Der er simpelt hen ingen dieseltog, der kan køre hurtigere end 225 km/t.

Der er ingen tvivl om, at vi står over for en række store udfordringer, og vi Konservative vil gerne gå aktivt ind i drøftelser om at sikre banen