

det ene eller det andet. Her forfalder man til almindeligheder, såsom at bilen er kommet for blive, og at biltrafikken vokser. Som jeg tidligere i dag i et spørgsmål har sagt, er det interessant at konstatere, at biltrafikken vokser nærmest som ved en naturlov, hvorimod det afhænger af politiske beslutninger, om togtrafik og kollektiv trafik vokser eller ej.

Jeg tror, at man gør klogt i at have det udgangspunkt, at både det ene og det andet afhænger af politiske beslutninger, eller for den sags skyld af mangel på politiske beslutninger.

Det er det ene. Det er altså, når vi snakker Østjylland. Når vi snakker hovedstad, snakker vi togtrafik som den primære løsning på trængselsproblemerne.

Det andet er, hvad det så er for nogle elementer, der må indgå. Der er tre elementer, der efter vores opfattelse indgår. Det ene er det element, at man skal være i stand til at komme fra de store byer i Danmark til andre store byer relativt hurtigt. Hvor meget man skal investere i hastighed, er jo også et spørgsmål om prioritering. Vi har valgt at sige, at vi ikke mener, at man skal bruge penge på højhastighedstog, men acceptere, at en hastighed på 180-200 km/t. nok er den, vi når op på. Men vi har ikke sagt, at de tog, der så skal komme hurtigt fra de store byer, nødvendigvis skal holde alle steder, selv om jeg er med på, at der altid sker en vis sænkelse af farten, når man kommer ind på en station, uanset om man skal holde eller ej. Det er det første, at den trafik skal være i orden.

Det andet er, at vi mener, det er fantastisk vigtigt at etablere nærbaner i regionale områder, hvor der er meget transport og trafik. Man har haft en relativ succes i Nordjylland fra Hobro til Lindholm, på trods af at man ikke har færdiggjort nærbanen, og på trods af at behovet der jo er langt mindre, end det f.eks. er i Trekantområdet eller i Århusområdet. Så efter vores opfattelse er der ingen tvivl om, at det er rigtige ting at tage fat på der.

Det sidste, som vi synes er et vigtigt element, er også at skabe bedre muligheder for gods-transport. Det kan godt være, at seriøse undersøgelser af vores forslag ville kunne overbevise os om, at de ikke alle sammen er lige kloge. Det skal man ikke udelukke. Det ville være dumt at have det udgangspunkt, at man aldrig kan blive klogere. Men for os er altså afgørende, at der også skal skabes kapacitet til, at gods kan få en plads på bane. Og jeg må ærligt talt sige, at når man bruger som argument, at det har vist sig, at

det ikke rigtig har haft nogen gennemslagskraft i de senere år, synes jeg, at man nok bliver nødt til at erkende, at det ikke mindst skyldes politiske beslutninger og mangel på politiske beslutninger, at det ikke er lykkedes. Det forsøger vi altså at lægge op til at man skal gøre op med.

Så det er de tre hovedelementer, der indgår i beslutningsforslaget sådan ud fra et banesynspunkt. Og så er der altså den grundlæggende prioritering, som vi ikke er nervøse for at foretage, at vi siger, at for os er det væsentligt – og særlig når man snakker om et område som Østjylland – at togdriften kommer til at spille en central rolle.

Og det er jo forholdsvis banalt, at hvis man vil have de her tre former for transport på skinner, kommer man ikke uden om at etablere nye skinner, sådan at der bliver mere end et sæt i hver retning. Det bliver man jo nødt til. Jeg synes, at nogle af de gamle motorvejsbegeistrede partier vel må kunne erindre sig den logik, at der skal være forskellige spor, og at det har været deres løsning på stort set alle problemer at lave et spor mere. Og så vil jeg bare sige, at når man vil ændre jernbanedrift, er det i hvert fald nødvendigt. Når vi ikke siger, at det skal ske på motorvejene, er det, fordi vi sådan set ønsker, at der skal ske en overflytning af transport fra vej til bane.

Kl. 16:23

Så har der været en del diskussion om finansieringen, og nu kan man selvfølgelig godt sige, at man ikke kan diskutere transportpolitik uden at diskutere finansiering. Det er jeg sådan set enig i, men på den anden side tror jeg nok, at vi alle sammen er enige om, at der skal investeres ganske mange milliarder i transportsektoren i de kommende år. Så det er jo ikke sådan, at hvis man vil have investeret noget i jernbane, nødvendigvis skal komme og anvise, at de penge skal skaffes et bestemt sted i samfundet, fordi de skal vel skaffes inden for den ramme, som man så fastlægger, man vil bruge på at investere i infrastruktur i de kommende år.

Der vil jeg sige, at et eller andet sted skal man jo ikke bebrejde fortidens politikere, at de har forsømt udbygningen af jernbanenettet og måske også på andre områder forsømt at udbygge infrastrukturen, for det giver jo os, der er her i dag, med den viden vi har om CO₂-udslip og klimaproblemer, en enestående chance, nemlig at tage initiativ til at gennemføre en transport- og trafikpolitik, infrastrukturpolitik, som tager afsæt i, at vi både får løst trængselsproblemerne