

Scandlines og i stedet tilbydes solgt til f.eks. Fanø Kommune?»

**Kim Mortensen (S):**

Det er jo lidt i forlængelse af det, og jeg kan sige til ministeren, at jeg tror, at Økonomiudvalget i Fanø Kommune sagtens kan være i ministerens mødesal. De har lige haft foretræde i Folketingets Trafikudvalg, og der kunne de godt være.

Men spørgsmålet her går sådan set på, hvor meget ministeren kan oplyse omkring det samlede salg af Scandlines, hvor langt man er, om ministeren anser det for sandsynligt, at det er tæt på at blive afsluttet, og endelig endnu en gang et spørgsmål til ministeren, om man kan forestille sig, at der kan blive mulighed for at give et bud alene på Fanø Overfarten, eksempelvis af et selskab, hvor Fanø og Esbjerg Kommuner er med.

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Det må jeg klart afvise ganske utvetydigt, idet sagen jo er den, at vi, som det fremgår af dagspressen – og jeg beder hr. Kim Mortensen notere sig, at det ikke er mig, der udtaler mig dagligt – er meget langt henne i et salgsforløb, og så skal man som minister forstå at holde sin mund, og det er det, jeg har bestræbt mig på i 3 måneder i træk nu. Men vi er så langt henne i forløbet, at den side af sagen sådan set er afsluttet.

Men jeg synes, jeg er nødt til for offentlighedens skyld at nævne, at Scandlines har indgået en frivillig samarbejdsaftale med Fanø Byråd, og aftalen regulerer parternes rettigheder, herunder sejladsplan og prisregulering. Og Fanø Byråd har udtrykt meget stor tilfredshed med den.

Jeg skal også sige, at da Fanøs nuværende borgmester besøgte mig på mit kontor i juni måned 2005, udtrykte han over for mig et ønske om at få forlænget opsigelsesvarslet, man selv havde indgået, fra 1 til 2 år, så man bedre kunne forberede sig, hvis der skulle opstå en situation. Og tænk, det sagde Scandlines ja til: Vi vil gerne være fair over for Fanø, vi er glade for at sejle ruten, så det siger vi ja til.

Så jeg synes ikke, man med rette kan sige, at man har fået nogen dårlig behandling.

**Kim Mortensen (S):**

Man kan sige, at det jo netop var pointen fra det foregående spørgsmål, nemlig at det er blevet et selvstændigt argument, at tiden er gået, og at man nu er så langt henne i processen, at man

ikke kan lave om på det. Pointen i at have henvendt sig til eksempelvis Fanø Byråd var jo, at man allerede, inden man nåede så langt, kunne have givet Fanø muligheden for det.

Men jeg har noteret mig svaret og skal endnu en gang henstille til, at man tager det her spørgsmål op, også i forbindelse med det møde, der skal være med Fanø Kommune.

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Den besvarelse bliver så næsten overflødig, men jeg gør det alligevel. Jeg skal bare gøre hr. Kim Mortensen opmærksom på, at når man har en bestyrelse, og når man har to aktionærgrupper med hver 50 pct. – det er i øvrigt en meget dårlig cocktail, kan jeg sige til hr. Kim Mortensen – så er det bestyrelsen, der suverænt bestemmer, hvordan man vil sejle, i samarbejde med dem, man sejler med, sammen med direktionen. Det er ikke noget, som går over mit bord, for jeg har kun 50 pct.s indflydelse, og det er altså ikke nok til et flertal.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 10:**

**Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af jernbanen mellem Ringe og Faaborg.**

Af Rune Lund (EL) m.fl.  
(Fremsat 24/10 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

Kl. 15.00

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Beslutningsforslag nr. B 10 vedrører en opgradering af jernbanen mellem Ringe og Faaborg. Endeslisten har fra tid til anden fremsat forslag om genopretning af forskellige nedlagte jernbaner. Det er sådan lidt nostalgisk og hyggeligt at diskutere det. Jeg glæder mig faktisk til diskussionen hver eneste gang.

Strækningen Ringe-Faaborg er ikke helt nedlagt, skal jeg sige til Enhedslistens ordfører, idet sporene stadig ligger ubenyttet hen på strækningen. Med B 10 foreslår Enhedslisten, at denne strækning skal genoprettes.

Der er netop gennemført en analyse af behovet for at bevare banen, og det er således, at hverken kommuner eller andre lokale parter ytrer ønske om en togbetjening, heller ikke selv om det ville være helt uforpligtende at tilkende give en sådan interesse. Man kan altså sige, at selv om det er en gratis omgang, siger de venligt nej tak. Det giver derfor sig selv – det er regeringens opfattelse – at der ikke er grund til at igangsætte videre undersøgelser i denne sag, og derfor afviser regeringen forslaget.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det var et meget kort indlæg, som transport- og energiministeren kom med. Jeg vil gerne sige til transport- og energiministeren, at det her beslutningsforslag er første skridt i en lang række initiativer, som Enhedslisten ønsker at tage for at sætte mere fokus på, hvor man kan genoprette, hvor man kan udbygge jernbanestrækninger i Danmark.

Vi har jo set i mange år, at der er blevet investeret milliarder af kroner i motorveje, som der ingen biler kører på. Vi kunne godt tænke os, at jernbanen fik lige så høj prioritet, så derfor vil der i den kommende tid, de kommende år komme mange jernbaneforslag fra Enhedslisten om både større og mindre strækninger.

Men hvorfor synes transport- og energiministeren ikke, at det kunne være en god idé med en decideret behovsanalyse, en rigtig behovsanalyse, sådan som vi ser det forud for større motorvejsbyggerier, i forbindelse med den her strækning, for så kunne man jo netop komme frem til, om der var noget i det eller ej?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg synes, at det første skridt i sådan en proces, som vi er i gang med her, hvor vi altså behandler et beslutningsforslag om en bestemt strækning, helt oplagt må være – og jeg kan slet ikke forstå, hvis ikke det skulle være Enhedslistens politik – at man spørger lokalsamfundet: Hvad synes I, er det her en god eller en dårlig idé? Og når alle i lokalsamfundet inklusive kommunerne siger, at

det er en rigtig skidt idé, synes jeg ikke, det er så svært at afvise forslaget, også selv om jeg har gjort det kort.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Nu er der jo faktisk lokale kræfter nede i det område, som synes, at det kunne være en idé. Men jeg kan da godt forstå, hvis man rundtomkring i kommunerne synes, at det her er fjollet, og at det ikke er noget, når man hører den meget negative indstilling, der kommer fra Transport- og Energiministeriet.

Hvad nu, hvis man sagde til kommunerne: Vi vil faktisk gerne hjælpe jer med at lave en reel behovsundersøgelse for at se, om der er et potentiale i det her, og så tager vi bagefter stilling til, om der er noget at komme efter? Så kunne det jo godt være, man kom frem til, at den jernbane, der kører mellem Ringe og Faaborg, hvor man kan tage toget videre fra Ringe til Odense – det kunne blive et godt udgangspunkt for noget myldretidstrafik – er der ikke noget i, og at man så ikke vil gøre noget ved den. Men det kan man jo først vide, i det øjeblik man laver en reel behovsundersøgelse. Er transport- og energiministeren ikke enig i det?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg er enig i det, hr. Rune Lund spørger om, hvis forudsætningen havde været, at lokalsamfundet havde sagt til mig: Vi mener, der er et kæmpe behov for det her, så må vi ikke lige få det analyseret? Men det, de siger, er jo tværtimod: Vi vil ikke røre ved det med en ildtang; vi vil ikke have med det at gøre, for vi synes ikke, der er behov for det; vi skal ikke spille penge på det.

Der kan være andre situationer – og nu glæder jeg mig så over at høre, at der kommer mange andre forslag – hvor det da godt kan være, at lokalsamfundet siger: Det er en god idé, det har vi virkelig behov for. Så synes jeg, det er reelt at lave en analyse. Men når man i lokalsamfundet afviser det, så mener jeg ikke, der er behov for det.

**Den fg. formand (Elisabeth Arnold):**

Vi siger tak til transportministeren og giver plads til næste ordfører, som er hr. Erling Bonnesen.

**Erling Bonnesen (V):**

Venstre ønsker, at fremtidens beslutninger om trafikinvesteringer skal træffes på grundlag af tre hensyn: trafikale behov, regional udvikling og den samfundsøkonomiske bæredygtighed.

Ved trafikplanlægning skal der indgå en vurdering af mulighederne for henholdsvis kollektiv og individuel transport, og således skal den samfundsøkonomiske gevinst af de forskellige infrastrukturprojekter vejes op imod emner, som balancerer regional udvikling, fremtidssikring af områder og muligheden for frit valg af transportform.

Kl. 15.05

Et andet aspekt af trafikplanlægningen er inddragelse og indtænkning af alle trafikanttyper i valg af den praktiske transportløsning. Venstre ønsker, at trafikplanlægningen tilgodeser så mange trafikanttyper som muligt, samt at fremkommelighed, miljø og sikkerhed indgår som naturlige dele i planlægningen.

Regeringen har netop indgået en trafikaftale med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, og aftalen betyder, at der afsættes ca. 4,7 mia. kr. frem til 2014 til genopretning af banenettet og 4,2 mia. kr. til nye anlægsprojekter på vejområdet.

Trafikaftalen betyder, at problemerne på jernbaneområdet nu løses. Der vil blive gennemført en genopretning af skinnerne, som vil afvikle efterslæbet på banenettet frem til 2014. Arbejdet på skinnenettet tilrettelægges, så passagererne oplever færrest mulige gener og forsinkelser i dagligdagen, og de 4,7 mia. kr. skal gå til genopretning og udskiftning af skinner.

Ud over beslutningen om at investere i skinner er der truffet en principbeslutning om at udskifte de nuværende signalanlæg efter 2014, og Banedanmark igangsætter 2007-08 et analysearbejde om en fremtidig udskiftning af signalerne. Danmark får således et skinnenet, der er helt i top.

For fjertrafikens vedkommende forventes regulariteten at stige fra 91,7 pct. i dag til 97,7 pct. i 2020, og for S-banens vedkommende forventes en stigning fra de nuværende 94 pct. til 98 pct. i 2020. Investeringerne bygger på det analysearbejde, Banedanmark har foretaget for at afdække behovet for investeringer på jernbaneområdet i de kommende år, og analysen viser netop, at skinnenettet kan gennemgå en massiv opgradering, der for ca. 4,1 mia. kr. vil gøre en ende på problemerne.

Samtidig konkluderer Banedanmark, at de slidte signaler udskiftes, når det nødvendige system er udviklet og gennemprøvet andre steder i Europa.

Enhedslistens beslutningsforslag falder fuldstændig ved siden af, når der henses til de forudsætninger, der skal være til stede som grundlag for trafikinvesteringer. Det gælder både trafikmæssigt i forhold til mobilitet og fleksibilitet og økonomisk, og derfor kan Venstre ikke støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg vil bare spørge hr. Erling Bonnesen, om han ikke kan bekræfte, at det, der står i beslutningsforslaget, er, at man skal undersøge mulighederne for og potentialet i at køre tog mellem Faaborg og Ringe, og at beslutningsforslaget ikke indeholder nogen beslutning om, at der skal investeres her og nu. Den bekræftelse vil jeg bare gerne have fra hr. Erling Bonnesen.

(Kort bemærkning).

**Erling Bonnesen (V):**

Det er fuldstændig korrekt, at der i beslutningsforslaget tales om en undersøgelse. Men vi synes, at der, inden man sætter en undersøgelse i gang, skal være en vis realitetssans og realisme i det. Der holder vi os mere til fakta og er – set med fynske øjne – tilfredse med, at der i stedet for gøres noget ved det med investeringer i motorvej fra Odense til Svendborg, at brotaksterne over Storebælt er sænket, og at der også er principbesluttet med hensyn til det tredje spor fra Middelfart til Odense.

Vi ser ingen realisme i den undersøgelse.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Vi har det i Enhedslisten bare sådan, at vi godt kan lide, at der bliver lavet en undersøgelse for at se, om der er et grundlag for noget, inden man beslutter sig. Det er det, som det her beslutningsforslag går ud på. Det vil hr. Erling Bonnesen så ikke være med til.

Når hr. Erling Bonnesen snakker om det tredje spor mellem Odense og Middelfart, går jeg ud fra, at det er det tredje motorvejsspor. Når jeg snakker om det tredje spor mellem Odense og Middelfart, så snakker jeg om det tredje togspor.

Men det viser jo meget godt forskellen på i hvert fald Enhedslisten og Venstre, for vi vil med det her beslutningsforslag, som er det før-

ste i en lang række initiativer, sætte fokus på, hvordan der kan investeres i mere jernbane frem for i flere motorveje. For vi har jo i årevis set, at landet er blevet plastret til med motorveje, og mange af de motorveje er motorveje, som ingen kører på, men jernbanen er blevet negligeret i årevis.

Det vil vi ikke have i Enhedslisten, vi vil faktisk have det stik omvendt, vi vil satse mere på den kollektive trafik. Ville det være nogen tanker, der kunne inspirere hr. Erling Bonnesen, så det tredje spor også i hr. Erling Bonnesens verden kunne være et togspor?

(Kort bemærkning).

**Erling Bonnesen (V):**

I Venstre er vi stærkt tilfredse med, at der nu er indgået en god trafikaftale, hvor der også investeres mange penge i offentlig transport og lige præcis også i tog og skinner, som jeg lige har redegjort for. For så vidt angår det sydfynske område, specielt omkring Faaborg og Ringe, ser vi ingen realisme i togdrift.

Tværtimod ser vi, at man i forbindelse med trafikelskaberne i de kommende kommuneaftaler kan begynde at se på en mere fleksibel bustransport i området, så den ikke kun lige går mellem to eller tre punkter, men kan dække trafikbehovet og transportproblemerne i et bredere perspektiv.

Så sagt ligeud: Set med fynske øjne er vi faktisk ikke engang færdige med at grine af det her forslag endnu.

KL 15.10

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er hr. Poul Andersen.

**Poul Andersen (S):**

Tak til Enhedslisten for det fremsatte forslag.

Det er klart, at hvis man ser enøjet på, hvordan trafikken skal udvikle sig, har Venstre jo fuldstændig ret i deres betragtninger. I Socialdemokratiet forudser vi en rigtig stor stigning i trafikken i de kommende år. Derfor er det også vigtigt, at man tager udgangspunkt i at prøve at få fokuseret på alle muligheder. For det her er jo ikke et enten-eller, det er et både-og. Og hr. Rune Lund har jo også fremlagt det her som værende noget, man skulle undersøge. Hvis der er realisme i det, hvis det er noget, der kan vejes ind i forhold til den udvikling, der er på Fyn og netop

i det sydfynske område, så vil det være en god idé.

Jeg har jo også været med til at gennemføre Odense-Svendborg-jernbaneroveringen i sin tid, og det var nøjagtig de samme argumenter, der lød dengang, om, at man ikke skulle gå i gang med det.

Det er jo altså nu engang sådan, at hvis man kan få nogle passagerer transporteret med jernbane, skal de ikke ud og bruge vejplads i store busser eller i biler. Og også på Fyn har vi heldigvis en rigtig god udvikling i beskæftigelsen og mobiliteten. Folk flytter ud og vil gerne tage længere og længere for at arbejde. Derfor synes vi, det er en god idé at få det her undersøgt nærmere, og så må vi se på resultatet, om det er noget, der kan bære videre.

Så det er Socialdemokratiet i hvert fald positiv over for.

(Kort bemærkning).

**Erling Bonnesen (V):**

Jeg er stærkt overrasket over, at Socialdemokratiet vil begynde at bruge penge på en undersøgelse. Nuvel, det er kun en undersøgelse, men vil hr. Poul Andersen så prøve at udbrede tanker om, hvordan man havde tænkt sig at af-dække hele transportbehovet for borgerne i en lidt bredere forstand, når vi kigger på det sydfynske område?

Nu er der her tale om et forslag mellem specielt Ringe og Faaborg, javel ja, men vi ved, at der bor sådan cirka 6.000-7.000 indbyggere i Faaborg, og det er jo fint nok, men der er mange, der bor et stykke derfra, og skal vi så have dem til først at tage bilen og køre til Faaborg og så stå på toget der og så til Odense? Så vil transporttiden være længere, og det fremmer ikke ligefrem mobiliteten, hvis man skal møde tidligt på sit job og passe sine ting. Hvordan hænger det egentlig sammen, når vi kan se dette allerede nu?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det er jo netop det, hr. Rune Lund vil have undersøgt nærmere. Hr. Rune Lund siger jo ikke i sit forslag, at det skal være sådan. Enhedslisten fremsætter jo det forslag i erkendelse af, hvordan det ser ud på Fyn med netop vejen til Faaborg; det har jo også sine begrænsninger.

Jeg skal bare sige til hr. Erling Bonnesen, at det jo bliver en fremtidig kommunal opgave, og at det andet her vil være en statslig opgave, hvor

vi skal være med til at løfte det. Jeg mener også, at man på Fyn skal se på at få udbygget de muligheder, der er, og som der vil være en realitet i. Derfor synes vi, det er positivt at få det her undersøgt.

(Kort bemærkning).

**Erling Bonnesen (V):**

Jeg har et kort tillægsspørgsmål. Nu har vi jo lige hørt fra hr. Rune Lund og Enhedslisten, at det her blot er det første forslag i forbindelse med de forskellige steder, han gerne vil have undersøgt. Vi ved jo, at der også på stort set samme facon ligger en bane og de heraf følgende muligheder fra Odense til Assens. Det kunne være lige så berettiget at undersøge det, så er det også et forslag, man kan forvente bliver støttet af Socialdemokratiet, altså at nu skal der også være tog fra Odense til Assens – igen?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Vi lever i en tid, hvor der bliver mere og mere trafik, og vi er nødt til at se på, hvordan vi kan håndtere det.

Jeg skal ikke lige drage Assens ind i det her, men jeg synes, det er rimelig fornuftigt at få banen mellem Faaborg og Ringe belyst, få den nærmere undersøgt, fordi vi netop på Fyn er så heldige, at vi har fået truffet beslutning om en udbygning af motorvejen mellem Odense og Svendborg, og vi har også truffet beslutning – der vil jeg gerne lige rette hr. Erling Bonnesens fejlagtige oplevelse af, at det ikke er tilfældet – om det tredje spor mellem Middelfart og Odense. Det er besluttet. Det er kun et spørgsmål om tid; når VVM-undersøgelserne er færdige, begynder man også udbygningen dér.

Men hvis vi ikke som politikere prøver at se lidt længere ud i fremtiden med hensyn til de voksende problemer, der bliver på trafikområdet, og prøver at inddrage alle muligheder, så lukker vi jo alting for os selv. Så bliver det et spørgsmål om, at vi står med nogle store problemer, som vi simpelt ikke kan håndtere i fremtiden. Derfor skal vi da selvfølgelig undersøge tingene.

Kl. 15.15

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste er hr. Walter Christophersen.

**Walter Christophersen (DF):**

Klimaforandringer er for alvor kommet på dagsordenen, og for at formindske udledningen af klimagasser fra transportsektoren fremsætter Enhedslisten dette beslutningsforslag om undersøgelse af opgradering af jernbanestrækningen Ringe-Faaborg, hvor driften med egentlige passagerer stoppede i 1962.

Jernbanen Ringe-Faaborg er enkeltsporet, og længden af samme er 29 km. Banedanmark har oplyst, at ingen af de eksisterende jernbaneanlæg på strækningen kan genbruges, endvidere at sporanlægget indeholder sveller fra årene 1949 til 1954. Skinnerne er af typen DSB 45 fra år 1905, altså mere end 100 år gamle. Banedanmark konkluderer således, at den samlede omkostning for opgradering af strækningen Ringe-Faaborg vil andrage mellem 300 og 400 mio. kr. Den Internationale Jernbaneunion er kommet frem til de samme tal.

Dansk Folkeparti finder, at en beløbsstørrelse på 300-400 mio. kr. for opgradering af Ringe-Faaborg-jernbanen ikke samfundsmæssigt holder vand. Strækningen busserviceres således i dag med ruterne 940, 960, 961 og 962, så passagererne er mobilitetsmæssigt dækket ganske godt ind.

Med hensyn til miljøet er det Dansk Folkepartis opfattelse, at en successiv udskiftning af busserne med busser med mere miljøvenlige EURO IV- samt EURO V-motorer vil afhjælpe udledningen af klimagasser mærkbart. Endvidere vil forsøg med biobrændstoffer i fremtiden også reducere udledningen af klimagasser.

Regeringspartierne – Venstre og Det Konservative Folkeparti – Dansk Folkeparti samt Det Radikale Venstre har i en aftale om trafik for 2007 den 26. oktober 2006 afsat yderligere 4,7 mia. kr. til jernbaneinfrastrukturen i aftaleperioden 2007-2014. Endvidere aftales en principbeslutning om at udskifte Banedanmarks signalanlæg.

Dansk Folkeparti finder, at disse tiltag – i prioritetet rækkefølge – inden for den danske jernbaneinfrastruktur vil medføre en permanent løsning på problemerne på området. Som konsekvens af dette kan Dansk Folkeparti ikke tilslutte sig dette beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det, som indgår i den trafikaftale, som regeringen har lavet sammen med Dansk Folkeparti og De Radikale, er jo en reparation af det eksiste-

rende skinnet. Det er jo udmærket. Det, som det her handler om, er at sætte gang i en debat om, hvorvidt det ikke kunne være en god idé at genoprette strækninger eller få tog til at køre på strækninger, hvor der tidligere har kørt tog. Og det, som der vil komme i senere forslag fra Enhedslisten, er beslutningsforslag om deciderede udvidelser af jernbanekapaciteten mellem Århus og København.

Hr. Walter Christophersen har læst rigtigt nok op af de tal, som også fremgår af det beslutningsforslag, jeg har fremsat. Der er tale om 29 km mellem Ringe og Faaborg. Det er fra Bandedanmarks side anslået til at koste – et let skøn – 300 mio. kr. Så vil jeg bare spørge hr. Walter Christophersen: Hvor meget tror hr. Walter Christophersen at en motorvej mellem Ringe og Faaborg ville koste? Har hr. Walter Christophersen et bud på det?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Nu er det jo et lidt hypotetisk spørgsmål, vil jeg sige. Jeg har ikke nogen tal på, hvad det vil koste med en motorvej. Men det er jo heller ikke det, beslutningsforslaget går på. Jeg er meget positiv over for et sådant forslag, for det viser, at vi skal tænke ud i fremtiden, og det har Enhedslisten gjort. Man forholder sig til de miljøproblematikker, som vi vil stå med i fremtiden; det indeholder forslaget også.

Men jeg finder, at den trafikaftale, vi har indgået den 26. oktober 2006, virkelig dækker de her områder, hvor vi over en 3-årig periode får vedligeholdelsen fuldstændig dækket ind, og hvor vi så kan forholde os til fornyelsen af jernbanen frem til år 2014, således at vi i 2014 har itænkt alle de røde, de grønne og de blå linjer i prioriteret rækkefølge. Det mener Dansk Folkeparti er vejen frem.

Kl. 15.20

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg er sådan set enig med hr. Walter Christophersen i, at når man laver en behovsanalyse, skal man også kigge på, hvad den miljømæssige gevinst ved f.eks. at lave en jernbanestrækning eller genoprette en jernbanestrækning vil være, i forhold til at folk i stigende grad vælger at bruge deres private bil. Det er jo f.eks. en af de variable, om jeg så må sige, man skal bruge i en sådan behovsanalyse. Og det kan jeg da erklære mig enig i.

Men hvis jeg skulle lave lidt hovedregning på, hvad sådan en motorvej mellem Ringe og Faaborg vil koste – og nu er der ikke planer om en motorvej mellem Ringe og Faaborg – så ligger vi i hvert fald på over en halv milliard kroner. Det, som også lidt er Enhedslistens pointe med at stille det her forslag, er at sige: Der har været så meget fokus på at lave motorveje og asfalt, asfalt og atter asfalt i årevis, men nu skal vi altså have en diskussion på banen om, hvor vi kan forbedre jernbanen, hvor vi kan genoprette de strækninger, som tidligere har været nedlagt, og hvor vi kan lave jernbaneudvidelser, sådan at det ikke bare bliver ved de reparationer af skinnet, der burde have været repareret for mange, mange år siden. Er det en tankegang, som Dansk Folkeparti kan føle sig tiltrukket af?

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg synes, at den trafikaftale af 26. oktober i år reflekterer det, hr. Rune Lund siger. Der er allokert yderligere 4,7 mia. kr. til jernbanen, mens man på vejanlæg allokere 4,2 mia. kr. – det vil sige, at aftalen er i jernbanens favør.

Jeg mener, at det er meget visionært. Og som hr. Poul Andersen fra Socialdemokraterne meddelte her fra talerstolen, skal vi jo også forholde os til, at det tredje spor fra Odense til Middelfart altså er under udarbejdelse og vil komme i nær fremtid. Så jeg mener, at trafikaftalen af 5. november 2003, hvori den strækning var inkluderet, var ganske visionær. Og regeringspartierne og Dansk Folkeparti bliver fremdeles ved med at være visionære, også på jernbaneområdet.

Når vi taler om det her specifikke projekt, vil jeg nok sige til hr. Rune Lund, at jeg mener, at den kollektive bustrafik servicere strækningen der bedre, end et sådant initiativ vil.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Og jeg giver ordet til fru Henriette Kjær.

**Henriette Kjær (KF):**

Det er et meget grundigt og gennearbejdet beslutningsforslag, Enhedslisten her har fremsat, og det vil jeg da gerne rose dem for. Men jeg må også med det samme sige, at vi i Det Konservative Folkeparti ikke er enige i, at der skal laves en undersøgelse om at genåbne jernbanen mellem Ringe og Faaborg.

Når jeg ikke mener, det umiddelbart er nogen god idé, er det, fordi jeg synes, at hvis man sæt-

ter en undersøgelse i gang, der trods alt vil koste mange penge, må man også have en idé eller et ønske om, at det faktisk er en bane, man ønsker skal fungere, og som der skal køre tog på.

At få opgraderet den her bane og få den gjort klar til at køre med et tog igen vil koste en meget, meget stor investering. Nu nævnte hr. Walter Christophersen fra Dansk Folkeparti, at der i hvert fald skulle bruges 300–400 mio. kr., og der står jo også i beslutningsforslaget, at det vil koste 310 mio. kr. at få gjort banestrækningen klar til at køre på. Derudover kommer der indkøb af IC2-tog, som der også står i beslutningsforslaget, og der bliver daglige driftsudgifter, og der bliver nogle stationer, der skal holdes ved lige osv. Så det bliver jo oppe omkring den her halve milliard kroner, hvad jeg synes er en meget stor investering for en meget lille strækning, hvor det ser ud til, at passagererne og de mennesker, der bor i området, er tilfredse med den trafikbetjening, der finder sted i dag. Det er årsagen til, at vi ikke kan sige ja til det her.

Jeg synes faktisk, det er en god ting, at vi prøver at se på: Er der behov for at udbygge jernbanen forskellige steder i Danmark? Det synes jeg også vi er i gang med. Dels er vi jo nu ved at få undersøgt, om vi kan få lavet en VVM-undersøgelse af en forøgelse af kapaciteten København-Ringsted, hvor vi får udvidet antallet af de spor, der ligger i dag. Det tror jeg virkelig vil kunne afspejle sig i miljøet. Jeg håber, vi kan få halvtimesdrift på lyntog i den forbindelse, og det tror jeg virkelig vil flytte noget fra bilerne over i togene.

Men hvad jeg synes er mere interessant – og hvad regeringen netop arbejder med lige nu – er, at vi har nedsat Infrastrukturkommissionen, som skal prøve at komme med et bud på, hvordan Danmark skal udvikle sig. Hvordan skal Danmark se ud infrastrukturmæssigt de næste 20-30 år? Hvad er der behov for der? Der er det jo spændende at se, om der kommer nogle bud på anlæg af nye jernbaner og også et bud på: Hvor kunne det så være interessant, at de skulle ligge?

Det glæder jeg mig til at se, men jeg synes, at det her er en alt for stor investering i noget, som jeg ikke mener vil give det miljømæssige afkast, som man, også fra Enhedslistens side, ønsker at få. Jeg synes ikke, det hænger sammen, og derfor afviser vi det.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Se, det er jo netop det, som kunne blive afklaret, hvis man lavede en decideret behovsanalyse vedrørende den strækning, der er mellem Faaborg og Ringe. Der kunne man også komme frem til at sige: Det bliver ikke nødvendigvis de 300 mio. kr., som Bandedanmark har anslået at en genopretning af skinnenettet vil koste. Det kunne blive billigere, det kunne også blive dyrere. Hvis man på den måde lavede sådan en analyse, ville man også kunne komme frem til, at der måske lå nogle muligheder i det, som man ikke lige umiddelbart troede var der.

Det er også derfor, vi siger: Lad os dog undersøge det. Og hvis vi så finder frem til, at der ikke er noget at komme efter der, skrinlægger vi det. Så gider vi ikke snakke om Ringe-Faaborg mere. Så kommer Enhedslisten heller ikke med forslag om Ringe-Faaborg mere her i Folketingssalen, for så ved vi, hvad grundlaget er, men det ved vi ikke nu.

Derfor ligger der heller ikke i det her beslutningsforslag noget om, at der skal investeres en masse penge, for det afhænger jo af den undersøgelse, der kommer, og de resultater, den giver. Men er det ikke generelt en god idé at lave undersøgelser, inden man kommer med holdninger her i Folketingssalen, vil jeg spørge fru Henriette Kjær?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg ved godt, at det, Enhedslisten foreslår, er, at der foretages en grundig undersøgelse af muligheden for at reetablere driften på jernbanen mellem Ringe og Faaborg. Men omvendt er man jo utrolig detaljeret i det her beslutningsforslag, i hvert fald hvad angår at sende det signal om, at man mener, der skal køre tog.

Der er forslag til en køreplan, og der er bud på, hvad det her vil komme til at koste. Derfor tror jeg, at vi vil komme meget galt af sted med det her ønske om en forundersøgelse, for der vil vi sende et klart signal fra Folketingets side om, at vi faktisk ønsker den her strækning genåbnet, og det ønsker jeg ikke nødvendigvis. Jeg mener stadig væk ud fra de tal, der er oplyst her, at det er for mange penge for en for lille gevinst.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

O.k., det vil fru Henriette Kjær så ikke. Så må vi jo håbe på, at den Infrastrukturkommission

kommer frem til noget, som også har med jernbaner at gøre, og som ikke bare har med motorveje at gøre, og som ikke bare har med Femern Bælt-forbindelse at gøre.

Det har jo været problemet i årevis, at trafikpolitikken i Danmark har været præget af ad hoc-løsninger. Hver eneste gang, der er opstået et trafikalt problem, har man sagt: Hvor kan vi bygge en ny motorvej? Sådan har det været i årevis under skiftende regeringer, sådan er det også under den nuværende regering og trafikforligspartierne, som er regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

Jeg kunne godt tænke mig en helt anden tilgang, hvor man sagde: Hvorfor tænker vi ikke på nogen andre måder? Hvorfor kigger vi ikke på de muligheder, der ligger, ud over motorvejen? Det er det, som det her forslag er et udtryk for: Jeg og Enhedslisten vil i Folketinget rejse en debat om, hvordan man kan tænke i andre baner end motorveje.

Er det en tankegang, som kan inspirere fru Henriette Kjær?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg synes, det er en meget spændende tankegang, og det er også derfor, at jeg synes, man skal se på muligheder for at opgradere jernbanelinjen forskellige steder. Det kan være helt nye ruter, og det kan være opgradering andre steder, hvor der er meget trængsel, og hvor det kunne være relevant. Det er jeg da meget åben over for at se på.

Men det er også nogle meget store investeringer, og derfor mener jeg, det skal være et grundigt sammenhængende arbejde, der skal ligge til grund for, at man begynder at diskutere genåbning af strækningerne eller nyetablering af baner. Det synes jeg ikke det her beslutningsforslag er udtryk for.

Så vil jeg også lige sige, at jeg fuldstændig står ved de motorveje, der er blevet bygget. Jeg mener også, at vi skal bygge endnu flere. Det er den sikreste form for vejtrafik, man overhovedet kan have, motorveje, så dem vil jeg på ingen måde tage afstand fra.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Martin Lidegaard.

**Martin Lidegaard (RV):**

Først og fremmest tak til Enhedslisten for at bidrage til en vedvarende diskussion om den danske jernbane. Jeg er sådan set meget enig med hr. Rune Lund i, at forligspartierne bag den sidste trafikaftale jo nu har sørget for at sikre en opgradering og en udskiftning af hele signalsystemet og sporsystemet, og dermed har vi hugget en god mærkesag fra Enhedslisten. Men det håber jeg at hr. Rune Lund er glad for.

Derfor er det næste skridt da også at begynde at tænke i en offensiv udbygning af jernbanen, når nu vi har klaret opgraderingen af både spor og signaler. Jeg er egentlig også helt med på at tænke utraditionelt og gå ud og kigge på det danske landskab og se, hvor der skal der investeres, og hvor der er et stort potentiale.

Kl. 15.30

Men når det er sagt, må jeg sige, at det undrer mig lidt, at det første, Enhedslisten er faldet over – den første strækning i kongeriget, man er faldet over – så er en opgradering af jernbanen mellem Ringe og Faaborg. Det er ikke, fordi jeg ikke under beboerne i disse to byer på Fyn kollektiv trafik, men fordi der er så mange andre steder på det danske jernbanelinjen, der skriger til himlen, som har langt, langt større passagergrundlag, i hvert fald umiddelbart, end den her strækning, og som jeg måske nok synes det var væsentligere at tage fat på.

Jeg tænker selvfølgelig her – hvad angår Sjælland – på hele udvidelsen København-Ringsted; jeg tænker på hele Sydbanen; jeg tænker på Nordvestbanen; jeg tænker på den sønderjyske bane; jeg tænker på Nordjylland. Der er mange steder, hvor vi ved, at der er flaskehalse i et eksisterende, kørende net, som alt andet lige jo må komme forrest i køen.

Så er vi jo ved kernen i det, som ofte er Enhedslistens svaghed, nemlig prioritering. Det er jo altså sådan, at vi ikke kan investere i alting på en gang. Selv hvis vi havde pengene til det, havde vi ikke arbejdskraften, og selv hvis vi havde arbejdskraften, ville vi af passagermæssige årsager ikke kunne investere alle steder på en gang. Derfor synes jeg, man som englænderne må sige: First things first. Lad os nu starte der, hvor det batter noget.

Så kunne man spørge sig selv: Jamen kunne det ikke være meget sjovt alligevel bare lige at undersøge det? Nu står der jo ikke, hvad selve undersøgelsen vil beløbe sig til – det ved jeg ikke om Enhedslisten har undersøgt. Men umiddelbart er den radikale tilkendegivelse: Ja til tan-



kegangen om en offensiv udvidelse af det danske jernbanenet, men måske burde vi starte et andet sted.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan så oplyse for hr. Martin Lidegaard, at det her er det første skridt i en lang række skridt, som vi vil tage for at rejse diskussionen om, hvordan man kan udvide jernbanekapaciteten i Danmark.

Hr. Martin Lidegaard nævnte selv et femte spor mellem København og Roskilde, han nævnte Sydbanen og Nordjylland. Jeg kunne nævne to til, som ligger lige for: Hvorfor er der f.eks. ikke noget dobbeltspor i Sønderjylland? Der er enkeltsporede strækninger. Det er fuldstændig absurd, at hovedlinjen fra cirka Kolding og så nedover er en enkeltsporet strækning. Det lyder jo fuldstændig vildt. Der er også Vestfyn, hvor det tredje jernbanespor kunne være relevant på grund af den manglende kapacitet, der er på hovedstrækningen mellem København og Århus.

Der er i det hele taget en masse steder, hvor man burde lave en masse nye jernbaneudvidelser. Er det ikke et problem i den trafikforligsaftale, som Det Radikale Venstre indgår i, at man godt nok har afsat penge til jernbanereparationer, som burde have været afsat for mange år siden, og at der også er sat nogle penge af til signaler – det er også godt – men at der ikke er nogen jernbaneudvidelser? Hvornår skal vi til at diskutere dem? vil jeg spørge hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Dem håber jeg meget vi skal diskutere, når Infrastrukturkommissionen har talt og vi skal lave en finanslov for 2008 eller 2009, lidt afhængigt af hvornår de bliver færdige. Der tror jeg, vi igen får en stor, offensiv diskussion om, hvor vi skal satse i den danske trafiksektor. Og der tror jeg sådan set, at vi vil være enige om, at et af de steder, vi skal satse, er jernbanen.

Jeg skal da være den første til at beklage, at vi kun – kun – fandt 20 mia. kr. til det her jernbaneforlig, men jeg tror trods alt, hr. Rune Lund vil medgive mig, at det er sådan forholdsvis mange penge i en trafikaftale for 1 år. Og hvis vi kan finde et tilsvarende beløb næste gang, går jeg ud fra, at Enhedslisten trods alt ikke vil være utilfreds.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det er jo 20 mia. kr. fordelt over en del år, men alligevel vil jeg ikke kritisere hr. Martin Lidegaard for den beslutning, at jernbanenettet skal repareres. Det burde være sket for mange år siden, men bedre sent end aldrig. På den måde er det jo fint nok.

Men hvis hr. Martin Lidegaard så skulle nævne en jernbanestrækning – ud over jernbanen ned omkring Køge, til Ringsted eller det femte spor – hvad for en jernbanestrækning mener hr. Martin Lidegaard så det kunne være relevant at inddrage i nogle kommende forhandlinger omkring udvidelser af jernbanenettet her i Folketinget?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det, der ligger lige for at svare, er selvfølgelig Nordvestbanen, som jo er færdigprojekteret her i foråret. Så den kunne vi faktisk træffe beslutning om allerede i finansloven 2008, og det vil vi arbejde for fra radikal side. Sydbanen ligger også lige for, og uanset om vi får en Femernforbindelse eller ej, er der et stort behov for at udvide den. Der er strækninger i Jylland på hovednettet, altså mellem Århus og Aalborg, der trænger til udvidelser og opgraderinger hurtigt. Og jeg vil egentlig også gerne være med til at tale nærmere om Sønderjylland.

Der er nogle oplagte ting at diskutere, men de sidste projekter, jeg nævnte, er ikke projekterede endnu, så det tager noget tid, for de skal undersøges først, før man kan det. Nordvestbanen er jo projekteret nu, og man kunne i princippet sætte spaden i jorden allerede til foråret.

Men jeg kvitterer for rosen. Det er første gang, jeg har fået ros fra Enhedslisten for vores trafikforlig. Det er vi meget glade for.

Kl. 15.35

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Pia Olsen.

**Pia Olsen (SF):**

SF stiller sig generelt positiv over for initiativer, der understøtter den kollektive offentlige transport, især set i lyset af de klimaudfordringer, vi står over for, og hvor transportsektoren er en helt central brik, hvis vi skal bryde stigningen i det danske CO<sub>2</sub>-udslip. Derfor har SF også ad-

skillige gange stillet forslag om offentlig kollektiv trafik og kan generelt også se positivt på det.

Alligevel stiller SF sig en smule kritisk over for Enhedslistens forslag til en opgradering af jernbanen mellem Ringe og Faaborg. Det gør vi af følgende grunde:

For det første er kundegrundlaget for småt. Der er tale om meget få personer, som pendler mellem de to byer. Det kan man bl.a. se på den busrute, der i dag kører mellem Ringe og Faaborg, og som der ofte blot kører mellem en og tre passagerer med.

Der er dog en del skoleelever, det skal jeg medgive Enhedslisten, som i øjeblikket kører med skolebusser mellem de to byer i området omkring jernbanen. Men de kører ganske få kilometer ind til henholdsvis Ringe og Faaborg. Det kan være, at kommunesammenlægningen, der medfører en større Faaborg-Midtfyn Kommune, kan tænkes at øge pendlingen og antallet af elever og ansatte, men næppe i et stort omfang.

For det andet snor linjeføringen på den nuværende jernbane sig temmelig meget og kommer egentlig ikke forbi de store bymæssige samfund på vejen. Det handler om en rute, der først bevæger sig fra Faaborg, så ned mod Svendborg for så at vende om inde i skovene og bevæge sig gennem en del fynske landsbyer. Alt i alt bor der 2.000 personer langs banen – der vil altså ikke være kunder i større omfang.

En trafikåre, altså f.eks. en jernbane fra Faaborg og direkte til Odense, vil have et langt større kundegrundlag, men her har man altså ikke et gammelt skinnelegeme, som man kan reetablere; det ville snarere kræve en opbygning af en helt ny bane, hvor det så vil være muligt at køre med de hurtige toge, som Enhedslisten godt kunne tænke sig, og det ville vi stille os mere positivt over for.

Grund nummer tre er, at udgifterne i Enhedslistens forslag skønnes til at være 310 mio. kr. for at reetablere skinnelegemet, men derudover kommer jo de 50 mio. kr., som det vil koste at indkøbe togvogne og dække en række udgifter til sikkerhedsanlæg og ændringer af arealforhold osv. Så alt i alt vil projektet vel komme op i nærheden af en kvart mia. kr. Med et kundegrundlag på ca. 2.000 mennesker er en udgift på en kvart mia. kr. forholdsvis stor.

Disse millioner af kroner vil efter vores mening ikke være en samfundsmæssigt rentabel investering. Derimod ville en styrkelse af den kollektive trafik med en mere tæt og hurtig bykør-

sel, buskørsel mellem Ringe og Faaborg og en øget kørsel med telebusser, som allerede findes i Ringe Kommune, men som kan udvides, være mere kundenvenlig og økonomisk mere overkommelig.

Vores fjerde grund er, at man alternativt kunne fjerne skinner og sveller og eventuel forurening i området og etablere en cykel-, gang- og løbesti af stabilgrus i overfladen. Det ville være et fint tilbud til skoleeleverne i 7., 8., 9. og 10. klasse og i særdeleshed til friluftsfolket og motionister m.v., da sporet løber gennem et naturskønt område, herunder Svanninge Bakker. Cykelturismen, som plejes meget på det sydfynske, vil også drage nytte heraf. Stykket mellem Faaborg og Korinth, som drejer sig om ca. 10 km, anvendes i dag af en veteranjernbane, og den kunne man passende opgradere, på trods af at den ikke rigtig har kørt i år.

SF er dog helt enig med Enhedslisten i, at det ville være klogt med en ordentlig saltvandsindsprøjtning til den kollektive transport på Fyn, men investeringen skal give mening. Vi mener, det vil være langt mere oplagt at bruge midler på at opgradere Odense-Svendborg-banen betydeligt. Banen har et enormt kundegrundlag, men har desværre lidt under mange tekniske vanskeligheder og forsinkelser m.v., fordi regeringerne valgte at spare lidt rigeligt på en række tekniske installationer ved renoveringen af denne strækning for få år siden. Så hvis vi ønsker at flytte folk fra bilerne over i togene i det sydfynske, skal investeringen sættes ind her.

SF kan umiddelbart ikke støtte Enhedslistens forslag, da vi ikke mener, det økonomisk eller miljømæssigt er forsvarligt. Vi vil gerne være med til at nedsætte f.eks. et direktorat for bæredygtig trafik, som kunne være med til at kigge på de langsigtede investeringer på trafikområdet.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Nu er jeg jo nok ikke lige så klog som SF, så jeg har det sådan, at for at jeg kan vide noget ordentligt, vil jeg helst først undersøge det – i dette tilfælde, om det er miljømæssigt forsvarligt, bæredygtigt forsvarligt, og om der er et tilstrækkeligt passagergrundlag. Det kan jeg jo først vide, når der er blevet lavet en ordentlig undersøgelse.

Kl. 15.40

Fru Pia Olsen nævnte nogle tal. Jeg har også spurgt om forskellige passagertal, og jeg har i

hvert fald fundet frem til, at busrute 960 har ca. 250.000 passagerer om året, og rute 962 har ca. 350.000 passagerer om året, så det er altså ikke sådan, at der bare sidder et par mennesker langs jernbanen. Toget behøver jo heller ikke bare tøffe frem og tilbage mellem Faaborg og Ringe, det kan selvfølgelig sagtens videreføres fra Ringe til Odense, og det er jo netop behovet for det, en undersøgelse skal sætte fokus på, så hvorfor kan vi ikke få en undersøgelse og så tage beslutningerne bagefter?

(Kort bemærkning).

**Pia Olsen (SF):**

Jeg er altid med på, at man godt kan undersøge tingene nærmere, men jeg synes, vi skal fokusere på de ting, der virkelig er brug for at blive undersøgt, nemlig trafikinvesteringerne i det sydfynske, som handler langt mere om Svendborg-Ringe-Odense end om Faaborg-Ringe. Hvis vi investerer i Faaborg-Ringe, flytter vi jo endnu en gang fokuset væk fra det reelle problem på Sydfyn, som netop handler om at få folk transporteret fra det helt sydfynske til Odense.

Så må jeg også sige, at jeg stiller mig en lille smule undrende over for Enhedslistens fokusering på, at hvis vi investerer i lige netop det område, får vi en bedre kollektiv trafik. Jeg ved, at hr. Rune Lund er blevet inviteret til det sydfynske af SF'ere i både Ringe og Faaborg for at se, hvordan banen kurver sig, så det faktisk ikke er muligt at betjene den med højhastighedstog. Hr. Rune Lund har ikke haft interesse for at komme ned og se banen, men jeg tror, det indimellem er meget rart at lytte til lokalpolitikere. Det kan gøre en klogere.

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Det er rigtigt, at noget af jernbanen er ret kurvet – det er jeg fuldstændig klar over – men en del af strækningen, primært den, der er tættest på Ringe, går faktisk temmelig meget lige ud, og det interesserer jeg mig egentlig rimelig meget for.

Men min holdning er egentlig bare, at for at man kan vide noget om noget, må man undersøge det først, og jeg synes egentlig, at SF som et grønt parti, der siger, at det går ind for kollektiv trafik, burde bakke initiativer til at sætte jernbanen på dagsordenen op. Det kan godt være, man ville finde ud af, at der ikke er nok passagerer til Ringe-Faaborg-jernbanen, eller at den vil koste for mange penge, men så er man blevet så klog, og så siger man, at Ringe-Faaborg ikke var en

god idé, og glemmer den. Men så længe man ikke har lavet en undersøgelse, kan man jo ikke vide, om der er noget at komme efter, og er det ikke et problem, at et miljøparti som SF har den afvisende holdning?

(Kort bemærkning).

**Pia Olsen (SF):**

Normalt ville jeg være meget positiv over for en undersøgelse, men nu ved jeg, at en undersøgelse bare vil trække problemstillingen for borgerne i Ringe og Faaborg i langdrag. Jeg er opmærksom på, at borgerne i Ringe har ønsket at nedlægge en del af banen, så de kan få en løbesti og et udflugtsområde i stedet for. Banen er ikke blevet benyttet siden 1962, det hører jo også med til historien, og lokalbefolkningen ønsker altså at bruge terrænet til et rekreativt område, så derfor synes jeg, det er væsentligt, at Folketinget giver et klart tilsagn om eller afslag på en undersøgelse, netop for at imødekomme lokalbefolkningen.

Hvis vi sætter undersøgelsen i gang, vil det betyde, at kommunen ikke får mulighed for at bruge de midler, den har afsat i sit budget for i år. Efter kommunesammenlægningen ved den ikke, hvor pengene er henne, og det synes jeg ikke er rimeligt over for lokalbefolkningen. Men jeg er med på mange grønne initiativer, og jeg er også med på at undersøge alternative muligheder for kollektiv trafik i det sydfynske, så debatten er bestemt ikke slut.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Rune Lund.

**Rune Lund (EL):**

I Enhedslisten er vi rigtig trætte af, at diskussionen om kollektiv trafik har været meget fraværende i mange år. Det er en anden diskussion, som har fyldt væsentlig mere på den trafikpolitiske dagsorden, og det er om, hvor man næste gang kan placere en motorvej.

Dansk transportpolitik har i årevis været præget af ad hoc-løsninger. Hver eneste gang, man har opdaget, at der er et trafikalt problem, er det første, man tænker: Hvor kan vi bygge en motorvej? Men den tankegang vil Enhedslisten gerne ændre, og derfor vil vi i den kommende tid – de kommende måneder, de kommende år – sætte jernbanen meget mere på dagsordenen ved at komme med en lang række forslag til, hvor man

kan udvide eller genoprette jernbanekapaciteten.

Vi gør det ikke kun for at skabe bedre muligheder for folk, der bruger den kollektive trafik, hvor et tog jo faktisk er bedre end f.eks. en bus. Vi gør det også for at få hele området sat i et lidt større perspektiv, og her tænker jeg bl.a. på miljøet. Klimaforandringerne er jo kommet på dagsordenen, det bliver diskuteret mange steder, hvad man kan gøre for at formindske udledningen af klimagasser, og man må sige, at et af de områder, hvor Danmark ikke lever op til sine forpligtelser vedrørende udledning af klimagasser, lige præcis er transportområdet.

KL 15.45

Vi ved, at togtrafik er langt mere miljøvenlig end biltrafik, så alene det at satse på og tænke i skinner frem for at tænke over, hvor man kan anlægge den næste motorvej, vil give et gevaldigt plus på CO<sub>2</sub>-regnskabet. Men vi har det problem her i Danmark, at skinnenettet lider under et stort vedligeholdelseefterslæb. Der er blevet indgået en aftale om, at der skal afsættes ca. 4,5 mia. kr. til at bringe skinnenettets kvalitet op på et niveau, hvor der kun vil være marginale risici for fejl og hastighedsned sættelser, men vi synes, der skal bruges mange flere penge og ikke bare til at reparere et skinnenet, som burde have været repareret for mange år siden. Vi synes, der skal afsættes yderligere milliarder til at udbygge skinnenettet, og hvis vi meget hurtigt skal komme med en idé til, hvor de milliarder kan skaffes fra, så kunne man jo tage de 7 mia. kr., som er afsat til en Femernforbindelse, og tænke over, hvordan man kan bruge de 7 mia. kr. til at forbedre det danske skinnenet.

Enhedslisten mener, at vedligeholdelse og opgradering er en selvfølgelig forudsætning for at få en ordentlig kollektiv trafikbetjening, men herudover er det nødvendigt at se fremad og tænke fremad. Det er nødvendigt at investere i skinnenettet, for der vil komme et stigende transportbehov, og et stigende transportbehov fordrer ny kapacitet, hvis skinnenettet og skinebaseret transport skal hale ind på bil- og lastbiltransport. Det er også med det i tankerne, vi har fremsat dette beslutningsforslag.

Der er ingen tvivl om, at forslaget vil kunne give en bedre lokal togbetjening på Fyn, og forslaget vil i øvrigt også muliggøre, at den kørsel med veteranog, der foregår i øjeblikket mellem Korinth og Faaborg, kan fortsætte helt til Ringe. Det er også fremgået af svarene på de spørgsmål, som Enhedslisten har stillet til transport-

energiministeren i denne sag, og af svaret fra Bandedanmark.

Det, vi foreslår, er jo ikke, at der skal investeres en masse milliarder i en jernbane mellem Ringe og Faaborg. Vi foreslår, at man undersøger, om det er noget, der er ræson i, og som er fornuftigt, og hvis en undersøgelse viser, at det vil være enormt dumt, fordi der enten ikke er passagerer nok, eller det vil koste for mange penge, vil vi bare tage konsekvensen af det og sige: Jamen det var så det, så snakker vi ikke mere om Ringe-Faaborg. Men når der ligger nogle skinner, som skal udskiftes, men jernbaneterrænet i øvrigt kan bruges, vil det da være fjollet ikke at diskutere, om det er muligt at genoprette jernbanetransporten, inden man definitivt erklærer jernbanen for død og anlægger en cykelsti. En cykelsti kan være en vældig fornuftig og god ting, men hvorfor ikke tage diskussionen og lave undersøgelsen først, inden man beslutter sig? Det er egentlig sådan, vi tænker i Enhedslisten, og jeg vil egentlig sige, at det er sund fornuft, men det er der altså en hel del partier her i Folketinget som ikke mener.

Jeg vil takke Socialdemokraterne for at besidde den samme form for sunde fornuft, så man gerne vil undersøge sagen, inden man beslutter sig for noget. Men desværre tyder det jo ikke på, at der alligevel kan blive flertal for beslutningsforslaget, for det er jo kun Enhedslisten og Socialdemokraterne, der er positivt indstillet over for det. Men jeg vil dog sige, at jeg er glad for de meldinger, der kom fra andre trafikordførere. Jeg tror, det var hr. Walter Christophersen, som sagde, at det er visionært, hr. Martin Lidegaard fra Det Radikale Venstre sagde, at der ligger gode tanker i det, og at man gerne vil kigge på, hvordan jernbanekapaciteten kan udvides, og fru Henriette Kjær ytrede også, at der lå nogle gode og positive tanker i det.

Det var faktisk kun hr. Erling Bonnesen, som var ved at dø af grin heroppe på Folketingets talerstol, men det må jo være et udtryk for Venstres holdning til kollektiv trafik, at man er ved at dø af grin, når andre mennesker prøver at rejse en debat om, hvordan der kan skabes en bedre kollektiv trafik, og kommer med nogle ideer til, hvordan jernbanerne kan forbedres, og hvordan man kan prøve at tænke i jernbaner frem for hele tiden at tænke i mere asfalt.

Jeg vil takke for debatten og sige, at forslaget her er det første af en lang række forslag, som Enhedslisten vil fremsætte. De vil dreje sig om både kortere og længere strækninger, hvor vi vil

foreslå at udvide og/eller genoprette jernbanelkapaciteten. Vi vil have jernbanen på dagsordenen, og forslaget her er det første skridt. Men der vil komme mange flere skridt, for dette Folkeeting bliver nødt til at tænke i kollektiv trafik og dermed jernbaner i langt højere grad frem for hele tiden at tænke i ad hoc-løsninger, hvor man, hver eneste gang der opstår et trafikalt problem, spørger: Hvor kan vi anlægge den næste motorvej? Det er en vej, som leder direkte til en dårligere kollektiv trafik, og det er også en vej, som leder til et dårligere miljø.

Der er brug for nytænkning i dansk trafikpolitik, og den nytænkning vil Enhedslisten gerne bidrage til.

Kl. 15.50

(Kort bemærkning).

**Erling Bonnesen (V):**

Jeg kan fuldstændig bekræfte over for hr. Rune Lund, at vi er mange på Fyn, der endnu ikke er færdige med at grine af forslaget.

Men det, jeg godt lige vil, er at fastslå, at i Venstre er vi helt med på kollektiv trafik, når der er tale om et ordentligt og solidt passagergrundlag på strækningerne, og derfor vil jeg godt spørge ordføreren, hvilke overvejelser man har gjort sig over lige præcis strækningen her, når vi også ser lidt på befolkningsgrundlaget. Det er jo et landområde – der bor godt nok 6.000-7.000 mennesker i Faaborg, og godt for det, men ellers bor befolkningen relativt spredt, så mon det ikke var bedre at tage konsekvensen af det og sige, at i forbindelse med kommunalreformen får trafikelskaberne mulighed for en god og fleksibel busplanlægning fremover, så vi trækker forslaget nu, inden det bliver for latterligt?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg er ked af at måtte sige det til hr. Erling Bonnesen, men jeg synes ikke, det er latterligt at diskutere, hvilke muligheder der er for at forbedre jernbanetrafikken.

Det fremgår jo af de tal, som jeg også læste op for fru Pia Olsen, at der er nogle busruter, som har en hel del passagerer. Jeg nævnte to busruter, som tilsammen har 600.000 passagerer på årsbasis, så det er altså ikke sådan, at der ikke er nogen mennesker.

Man har opgraderet jernbaner andre steder, f.eks. jernbanen fra Holbæk til Nykøbing Sjælland, som jo i mange år nærmest lå øde hen. Der var næsten ikke nogen, som brugte den, men så

opgraderede man den og indførte faste minuttal, og så skete der en eksplosiv vækst i antallet af passagerer på banen. Derfor siger jeg, at det godt kan være, at man vil kunne se den samme udvikling på banen mellem Faaborg og Ringe, hvorfra toget selvfølgelig skal kunne køre videre til Odense. Jeg vil bare gerne have, at man laver en undersøgelse, jeg vil også gerne have, at man diskuterer det, og det er det, forslaget går ud på.

(Kort bemærkning).

**Erling Bonnesen (V):**

Jeg vil sige meget kort, at når ordføreren ikke engang kan få skygge af lokal opbakning, hvorfor skal vi, der bor der, så belemres med Enhedslistens futtog, når vi synes, at det faktisk er helt fint, som det er. Der er veteranbane et stykke af vejen, den kan bruges i turismæssig henseende, og det er jo godt for turismearbejdet, som netop skal tage udgangspunkt i Faaborg og danne grundlag for vækst og udvikling her. Hvorfor skal det ødelægges af jeres trafikvisioner, som ikke har en kinamands chance, og som vi ikke ønsker lokalt?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan forstå, at Venstre mener, man ødelægger noget, når man har visioner om at forbedre den kollektive trafik. Det må jo så være Venstres holdning, men jeg kan sige, at Enhedslistens holdning er en anden. Vi mener, at kollektiv trafik er en god ting. Vi mener, det er vigtigt at tænke i, hvordan man kan lave flere jernbaner, og det synes jeg også Venstre burde gøre. Det vil Venstre ikke, og det er jeg ked af, men det er jo forskellen mellem Venstre og Enhedslisten, og derfor er jeg også medlem af Enhedslisten og ikke af Venstre.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Jeg skal give ordet til transport- og energiministeren.

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Det er ikke normalt, at en minister tager ordet til et beslutningsforslag, når alle ordførere har været på, men når der siges så fejlagtige ting, som hr. Rune Lund formentlig helt bevidst sagde i sit indlæg, er jeg nødt til at reagere. Det kan godt være, at der ikke er så mange i salen, men der er heldigvis mange, som lytter til os.

Hr. Rune Lund sagde, at man kan finde pengene til alle hans lyksaligheder ved at tage 7 mia. kr. fra Femernforbindelsen. Jeg må gøre opmærksom på, at medmindre min hukommelse fuldstændig svigter mig, er det 4,5 mia. kr., der er sat af til Femernforbindelsen. Selve kyst til kyst-forbindelsen finansierer fuldstændig sig selv, så det er en statsgarantimodel, vi taler om. Men det interessante er, at bortset fra et beløb til 7 km motorvej ved Stubbekøbing går de 4,5 mia. kr. faktisk til forbedring af jernbaneforbindelsen fra Ringsted til Rødby, så hele den lyksalighed, hr. Rune Lund gerne vil have, altså flere penge til jernbane, er nøjagtig de penge, som regeringen og staten har afsat til finansiering af ikke-kyst til kyst-forbindelsen, kan man sige. Det er bare en forbrugeroplysning.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 23:

#### Forslag til folketingsbeslutning om obligatorisk videoovervågning i taxaer.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.  
(Fremsat 3/11 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Dansk Folkeparti finder, at overfald på taxa-chauffører er et stigende problem, som vil kunne forebygges ved installation af videoovervågning i bilerne.

Det er selvfølgelig fuldstændig uacceptabelt, at sagesløse mennesker – det være sig taxa-chauffører, taxavognmænd eller andre – under udøvelsen af deres erhverv udsættes for forbrydelser, der måske giver alvorlige og i visse tilfælde livsvarige men eller i værste fald koster dem livet. Man bør derfor altid overveje, om vores basale rettigheder og goder er tilstrækkelig sikrede, og om eksempelvis strafferetlige sanktioner for at overtræde loven på disse områder har det fornødne omfang og den fornødne præventive effekt, eller der skal andre midler i brug. Jeg er overbevist om, at vores straffelovgivning yder god beskyttelse mod den form for uret, men jeg må samtidig slå fast, at ingen lovgivning eller magt kan yde fuldstændig beskyttelse mod alle tænkelige forhold.

Taxalovgivningens krav til taxaers indretning og udstyr bør efter regeringens opfattelse være begrundet i hensynet til sikring af en fornuftig betjening af kunderne og en effektiv kontrol med omsætningen i erhvervet. Andre forhold i forbindelse med taxaers tekniske indretning og udstyr, f.eks. videoovervågning eller GPS-udstyr, bør efter regeringens opfattelse ikke ske ved regulering, men derimod installeres på grundlag af erhvervets egne ønsker og erhvervets egne behov.

Jeg mener, det er branchen selv, der bedst kan vurdere, hvad der er nødvendigt, og jeg synes også, det er helt rigtigt at sige her, at der i øjeblikket ligger taxalovgivning til behandling i Folketinget. Jeg erkender fuldstændig, at der er meget stor forskel på taxakørsel i København og Århus og taxakørsel i landdistrikterne, når det handler om sikkerhed og overvågning, det forstår jeg helt godt.

Ifølge mine oplysninger benytter branchen efterhånden i vidt omfang bl.a. GPS-systemer, der ud over at styrke serviceniveauet også bidrager væsentligt til at skabe tryghed for chaufførerne. Derudover er visse taxaer allerede i dag forsynet med videoovervågningsudstyr. Reglerne om taxaers indretning og udstyr fremgår i øvrigt af en bekendtgørelse om særlige krav til taxaer. Bekendtgørelsen trådte i sin nuværende form i kraft den 1. juni 2006, altså for 5 måneder siden, og bekendtgørelsen indeholder primært regler, der tilgodeser passagerernes komfort, og regler, der sikrer en effektiv kontrol med omsætningen i erhvervet. Det drejer sig eksempelvis om bredde, krav til sæder, funktionskrav til taxametre, kontrolapparater osv.