

på den måde både ødelægger naturskønne områder og måske udsætter de borgere, der bor i området, for sundhedsfare.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det kan jeg godt forstå, og derfor sagde jeg også: Nu vil vi se på det.

Der er en økonomisk side af det, og der er en teknisk side af det. Og det er jo klart, at der bor væsentligt færre mennesker i de pågældende områder. Derfor er det en overvejelse, man har gjort sig, om man skal vælge løsningen, hvor man lader master opføre, eller om man skal grave kablerne ned, som man har gjort i København. I København bor man simpelt hen så tæt, at der ikke er plads, heller ikke til masterne. Og det er jo så en af årsagerne til den løsning.

Men jeg kan ikke komme nærmere end det, jeg har svaret allerede. Jeg lover, at jeg både har noteret mig hr. Vesselbos, som har været inde i sagen, og hr. Kim Mortensens synspunkter.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Hr. Kim Mortensen for et sidste spørgsmål.

Kim Mortensen (S):

Så vil jeg kun afslutte med at sige tak for svaret og tak for den imødekommenhed, som jeg går ud fra også bliver omsat i praksis til de borgere, der har rejst en storm af protester mod de her luftledninger.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1848

13) Til transport- og energiministeren af:

Rasmus Prehn (S):

»Finder ministeren det rimeligt, at togene i dag tilsyneladende kører langsommere end for 50 år siden, og hvornår forventer ministeren at togene kommer til at køre i en fart, der svarer til nutidens?«

Skriftlig begrundelse

I B.T. den 6. januar 2007 står der, at »DSB kører langsommere end for 50 år siden.«

Rasmus Prehn (S):

Forleden kunne vi i B.T. læse, at en undersøgelse har påvist, at DSB's tog på mange strækninger kun kører lige så hurtigt som for 50 år siden og endog på visse strækninger kører langsommere end for 50 år siden. På strækningen København til Helsingør kører man ikke hurtigere, end man gjorde for 50 år siden; på strækningen København til Gedser er man 14 minutter længere om at komme frem, end man var for 50 år siden – 14 minutter længere om det end for 50 år siden – og med hensyn til strækningen fra Aalborg til Frederikshavn ved vi jo, der har været så massive problemer med skinnerne i det nordjyske, at der også er en meget længere transporttid, end der var for 50 år siden.

Set i det lys vil jeg da gerne have ministerens, som er ansvarlig for det her område, kommentar på, om det er noget, vi kan være tjent med, nemlig at vi har en togdrift, der er langsommere eller kun lige så hurtig som for 50 år siden.

Kl. 15.20

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Hr. Rasmus Prehn spørger, om det er rimeligt, at togene i Danmark tilsyneladende kører langsommere i dag end for 50 år siden, og hr. Prehn er blevet beriget af en artikel i B.T., som jeg med stor interesse har læst.

Det er ikke korrekt, at togene i dag kører langsommere end for 50 år siden. Det ved hr. Prehn utvivlsomt også godt, men det er jo altid rart at komme i fokus selv. Togene kører temmelig meget hurtigere, men det betyder ikke, at alle rejsetiderne på strækningerne er blevet kortere.

B.T.s artikel nævner to eksempler, og man kan ikke på sådan en baggrund drage vidtrækkende konklusioner om de danske jernbaner, som hr. Prehn tydeligvis forsøger at gøre. Eksemplerne er desuden problematiske, fordi forudsætningerne på de nævnte strækninger er meget anderledes i dag, end de var for 50 år siden, hvad jeg også er helt sikker på at det begavede menneske hr. Rasmus Prehn naturligvis ved.

Det første eksempel er strækningen mellem København og Gedser. For 50 år siden udgjorde denne strækning hovedstrækningen til Tyskland, og mange tog på strækningen var derfor gennemkørende internationale tog med meget få stop. Det giver en forskel.

Det andet eksempel er kystbanen. Et kystbanetog i dag betjener fem stationer mere, end til-