

Danmark« blev udgivet af Banedanmark, er der sket mange ændringer på de danske jernbaner siden da, og vi mener, at det er vigtigt på ny at undersøge grundlag og behov for kapacitetsudvidelser og eventuelt nye stationer.

En udvidelse mellem Odense og Middelfart kræver jo, at man anlægger et helt nyt spor på den nordlige side af motorvejsstrækningen. Rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet« fra 1997 beskriver temmelig indgående denne nybygning som en mulighed, men det er vigtigt for os at undersøge, om de forudsætninger, man der lægger frem, stadig væk står til troende, eller om noget kan have ændret sig i de sidste 10 år.

Derfor er det selvfølgelig relevant og godt, at Enhedslisten kommer med forslaget, for det er noget, vi er nødt til at se på. Dermed er det også sagt, at vi er positive over for de to forslag. Vi er varme tilhængere af en bedre og mere effektiv offentlig transport, både hvad persontransport angår, og hvad godstransport angår. Det er i sig selv et stort fremskridt, hvis det er muligt at udvide godskapaciteten og nedsætte rejsetiden for de rejsende, men for at kunne lave en rimelig prioritering er vi nødt til at kende det tekniske og økonomiske grundlag for beslutningen.

Og hvis nogle partier har problemer med, at vi i det her forslag kun tager en lille del af det store danske net og analyserer det, så lad os da endelig udbrede det. Vi vil gerne herfra give tilsagn om, at vi meget gerne vil medvirke til, at vi løfter blikket helt op til hele landet og ser på, hvor vi ellers skal udbygge og undersøge udbygges af jernbanenettet til glæde for passagerer og til gavn for gods på jernbanen.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Der ser ikke ud til at være nogen spørgsmål. Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Louise Frevert.

Kl. 19.35

**Louise Frevert (DF):**

Da ordføreren på området, hr. Walter Christophersen, desværre ikke kan være til stede i dag, har jeg påtaget mig hvervet at læse ordførerens tale op.

Enhedslisten vil med dette beslutningsforslag opfordre regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at opgradere jernbanen mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen.

Indledningsvis bemærkes, at beslutningsforslagets hovedsigte, nemlig opgradering af tredje og fjerde spor mellem Odense og Nyborg, forudsætter, at disse to ekstra spor er anlagt. Dette er som bekendt ikke tilfældet. Efterfølgende tales der alene om at udvide banestrækningen med stationsspor og overhalingsspor ved de nye genåbnede stationer. Beslutningsforslaget er således en smule uklart.

Dansk Folkeparti har bemærket sig Enhedslistens beslutningsforslag, B 10, om opgradering af banen mellem Ringe og Faaborg, som er behandlet tidligere i denne samling. Endvidere behandlede Enhedslistens beslutningsforslag, B 115, om baneanlæg i Sønderjylland i forrige uge, og i dag behandler vi så to yderligere beslutningsforslag om baneanlæg på Øst- og Vestfyn.

Dansk Folkeparti erkender, at der på sigt vil være et kapacitetsmæssigt behov, herunder ved eventuel indførelse af højhastighedstog, for nyanlæg af to ekstra spor fra Nyborg til Odense parallelt med den nuværende linjeføring. Dansk Folkeparti gør dog i denne forbindelse opmærksom på, at sådanne nyanlæg medfører betragtelige investeringer, hvorfor grundlaget for en sådan beslutning naturligvis skal kædes sammen med nøje strategiske overvejelser om det fremtidige ambitionsniveau for de fremtidige jernbanemæssige infrastrukturelle investeringer.

Dansk Folkeparti er overbevist om, at disse overvejelser indgår i den af regeringen nedsatte Infrastrukturkommission, som barsler med sit udspil på området primo/medio oktober dette år, hvorfor Dansk Folkeparti afventer Infrastrukturkommissionens udmelding desangående.

Dansk Folkeparti er endvidere skeptisk over for at etablere nye stationer mellem Odense og Nyborg og er af den opfattelse, at dette vil påvirke kapaciteten på den tæt trafikerede strækning ved at indføre flere stop undervejs.

Med hensyn til den miljømæssige del af beslutningsforslaget bekræfter Dansk Folkeparti, at jernbanedrift, under forudsætning af at det fornødne passager- og godsunderlag er til stede, er en mere miljøvenlig transportform end vejgodstransport. Men igen, intet er statisk, og udviklingen af miljørigtige motorer inden for vejgodstransporterhvervets kørende materiel er i en rivende og positiv udvikling.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte beslutningsforslaget.

Og så drejer det sig om B 137: