

Beslutningsforslag nr. B 67. Fremsat den 25. februar 1993 af Tommy Dinesen (SF), Aage Frandsen (SF), Gade (SF), Birgitte Husmark (SF) og Ebba Strange (SF)

## **Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af nedlagte jernbaner**

Folketinget pålægger regeringen at iværksætte en undersøgelse af det økonomisk rentable i at genoprette nogle af de nedlagte jernbaner. Undersøgelsen skal udmøntes i en rapport,

der skal foreligge 1. januar 1994 og omfatte en indstilling fra såvel de berørte jernbaner som fra DSB,

## *Bemærkninger til forslaget*

De fleste politikere, trafikforskere og andre, der arbejder med trafikpolitik, har igennem lang tid påvist nødvendigheden af, at der i fremtiden skal transporteres mere gods og flere passagerer på baner og skibe. Transporten skal så vidt muligt væk fra vejnettene, dels fordi bilerne, især lastbilerne, forurener, dels af hensyn til trafikplanlægningen, således at trafikpropper på landevejene og i storbyerne kan undgås.

I Folketinget har et stort flertal adskillige gange vedtaget forslag og dagsordener, der går i den rigtige retning. Her kan nævnes regeringens transporthandlingsplan samt ordlyden af en dagsorden fra en transportforespørgsel, hvorefter regeringen under formandskabet i EF skulle arbejde for at overføre gods og passagerer til bane og skib. Ligeledes skal der for første gang nu udarbejdes en »Landstrafikhandlingsplan«, som skal vise de nødvendige trafikinvesteringer frem til år 2005.

I Folketinget behandles for øjeblikket et lovforslag om dobbeltspor og elektrificering i Sønderjylland, som sker efter aftale med den tyske regering, der tilsvarende etablerer dobbeltspor og elektrificering af strækningen Hamburg-Padborg (forslag til lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg (L 119), se Folketingstidende 1992-93, forhandlingerne sp. 3031 og 3391 og tillæg A sp. 4199).

Forbedringer af det rullende materiel med IC3-tog og IR4-tog peger i den rigtige retning med bedre komfort og service.

Et flertal i Folketinget har endvidere vedtaget, at lokalbanerne, de såkaldte privatbaner, skal have nyt materiel.

Slutteligt vil togdelene på henholdsvis Storebælts- og Øresundsforbindelserne forhåbentlig betyde en renaissance for togdriften, specielt når de såkaldte hurtigtog som f.eks. det franske TGV-tog forbinder Danmark med Europa med togtider, der kan konkurrere med flyenes, især når den samlede rejsetid gøres op. Som bekendt ligger centralstationerne normalt i byernes centrum, hvad lufthavnene ikke gør på grund af støjforureningen.

SF har den opfattelse, at Folketinget bør satse på at skabe muligheder for også lokalt at bruge togene til

transport af såvel passagerer som gods. Til det formål bør der iværksættes en undersøgelse om, hvorvidt det vil være rentabelt at genoprette nogle af de mange nedlagte jernbaner, hvoraf en del stadig væk er intakte med sveller, spor, signaler m.v. Undersøgelsen skal resultere i en rapport, hvori også DSB og lokalbanerne skal komme med hver sin indstilling.

SF har tidligere forgæves fremsat forslag i Folketinget om genoprettelse af Randers-Grenå-banen (B 147, i folketingsåret 1986-87 (1. samling), jf. Folketingstidende 1986-87 (1. samling), forhandlingerne sp. 8941 og sp. 10101 og tillæg A sp. 4605).

SF mener, at en nyvurdering af de nedlagte jernbaner kunne være på sin plads, bl.a. fordi der med den faste togforbindelse på Storebælt vil opstå større interesse og behov for togdrift på f.eks. Nyborg-Svendborg-strækningen og på Næstved-Slagelse-strækningen.

For begge strækninger gælder det endvidere, at repræsentanter fra områderne over for Folketingets Trafikudvalg har givet udtryk for, at der er overordentligt dårlige vejforhold i områderne.

Ved en genoprettelse af Slagelse-Næstved-banen ville passagererne endvidere undgå den forlængelse af rejsetiden, det er, at skulle fra Næstved over Ringsted til Slagelse og omendt. Hertil kommer, at Slagelse er udset til at være trafikknudepunkt, når Storebæltsforbindelsens togdel er færdig.

En genoprettelse af denne strækning vil give en rejsetidsbesparelse for alle passagerer fra Storstrøms Amt til og fra Fyn og Sjælland. Endvidere er der for denne 40 km's strækning udarbejdet adskillige rapporter, bl.a. »Driftanlæg for genoptagelse af jernbanetrafikken på Slagelse-Næstved-banen«.

Der er dog den mangel ved rapporten, at der overhovedet ikke forekommer beregninger, der tager hensyn til, at togdelen på Storebælt skal stå færdig om et par år, og hvor Slagelse derfor vil blive et trafikknudepunkt.

Hertil kommer, at lokalbanerne sandsynligvis vil vise sig at være billigere i drift, da det normalt er lettere togmateriel, der anvendes til passagerdrift.