

Beslutningsforslag nr. B 112. Fremsat den 14. marts 2003 af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om et alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt

Folketinget opfordrer regeringen til i indeværende folketingssamling at fremlægge forslag om et alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt efter følgende hovedretningslinjer:

1. Der etableres et ekstra jernbanespor mellem Nyborg og Odense og en ny, dobbeltsporet banestrækning mellem Odense og Middelfart.
2. Der anlægges et nyt jernbanespor, således at der sikres to spor fra Middelfart til Flensborg og til Sønderborg.
3. Der oprettes nærbanedrift på de nuværende jernbanelinjer mellem Nyborg og grænsen til Tyskland samt på banen mellem Haderslev og Vojens, Åbenrå og Rødekro samt Tinglev og Tønder.
4. Der gennemføres elektrificering af jernbanen Fredericia-Århus.
5. Der etableres et nyt spor mellem Skanderborg og Århus, et nyt spor til gods vest for Århus og et nyt spor mellem Ålborg og Frederikshavn.
6. Der optages forhandlinger med den tyske forbundsregering og landsregeringen i Slesvig-Holsten om etablering af et ekstra spor ved Flensborg, en ny tog tunnel under Kielerkanalen samt et ekstra spor til Hamburg.
7. Der optages forhandlinger med den tyske forbundsregering om styrkelse af strækningen København-Berlin over Gedser.
8. Banestrækningen fra Ringsted til Rødby opgraderes med henblik på øget international passagertogstransport til Hamburg via Rødby, og der genåbnes en række stationer på strækningen.

Bemærkninger til forslaget

Etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt vil være en stor investering – milliarder af kroner, som der ikke opnås megen nytte af. For de samme penge kan der i Tyskland og Danmark gennemføres en forbedring af togdriften, som på én gang kan sikre bedre forbindelse mellem Danmark, Tyskland og Sverige og være til gavn for både den østlige og den vestlige del af Danmark. En Femernforbindelse vil have negative konsekvenser for den vestlige del af Danmark og forstærke en udvikling, hvor befolkningerne koncentrerer sig i de store nordeuropæiske bycentre, især Hamburg, København og Stockholm, mens der vil ske yderligere affolkning i f.eks. store dele af Jylland og Slesvig-Holsten.

Det foreslåede alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt vil betyde, at passagerer og gods kan transporteres effektivt og hurtigt mellem Hamburg og København/Sverige, samtidig med at det bliver muligt at styrke udviklingen i det tysk-fynske område og hindre, at store dele af Jylland helt kobles af. Hvis milliarderne bruges til en fast forbindelse over Femern Bælt, vil det skæve Danmark blive endnu mere skævt, og i store dele af landet vil den kollektive trafik ikke få den nødvendige udbygning. Endvidere giver forslaget flere transportstrenger for de samme penge, når man også styrker togforbindelsen til det østlige Tyskland og Centraleuropa via Gedser og mellem København og Hamburg via Rødby, således at passagerer fra Jylland og Fyn naturligt vil kunne nå Hamburg hurtigt via Sønderjylland, mens passagerer fra Sverige og Sjælland med fordel vil kunne transporteres via Rødby.

Bemærkninger til forslagens enkelte elementer

Der skal naturligvis i forbindelse med hvert af disse punkter foretages en række beregninger, og forslagsstillerne forudsætter derfor, at en nærmere udmøntning af forslaget kan medføre justeringer eller prioriteringer af de enkelte elementer.

Forbedring af kapaciteten på Østfyn

Der etableres et vendespor eller overhalingsspor på den 30 km lange strækning mellem Odense og Nyborg, pris 0,8-1,3 mia. kr. Hertil kommer anlæg af nye standsningssteder. Et vendespor respektive overhalingsspor vil på grund af strækningens lige forløb ikke afkorte rejsetiden, men vil være nødvendigt, hvis planerne om udvidet regional trafik mellem Odense og Nyborg skal realiseres samtidig med, at strækningen skal kunne klare øget trafik fra Østdanmark til den dansk-tyske grænse.

Forbedring af kapaciteten på Vestfyn

Baneplanudvalget under Trafikministeriet udgav i april 1997 en rapport: *Modernisering af jernbanens hovednet*. En ny bane vil ifølge rapporten afkorte rejsetiden med ca. 5 minutter og øge fleksibiliteten for afvikling af driften af gods-, fjern- og regionaltrafik. Anlægsomkostningerne er 1,5-2 mia. kr., alt efter linjeføring. En skrabet løsning kan bestå i, at der kun anlægges et vendespor.

Rapporten omtaler tre alternativer:

- A. 40,7 km dobbeltspor fra Blommenslyst på nordsiden af motorvejen tilsluttes den nuværende bane kort før Middelfart. Denne løsning ventes at give den største barriereeffekt. Flere godstog vil forøge støjen – afhængigt af, hvordan trafikken afvikles mellem den nuværende og den nye bane.
- B. 30,1 km dobbeltspor anlægges og tilsluttes den nuværende bane syd for Nr. Åby. Dette alternativ giver færre støjgener, men dog nogle barriereproblemer.
- C. 35,3 km dobbeltspor, der følger alternativ A indtil Nr. Åby. Tilslutningen til den nuværende bane sker nord for Nr. Åby. Støj- og barrieregener er mindre end i alternativ B.

De tre alternativer passerer kun spredt bebyggelse i det åbne land og ingen større områder med væsentlige miljø- og naturinteresser, og problemerne her angives ikke at være større, end at de kan løses i forbindelse med detailprojekteringen.

Vestfynproblematikken med hensyn til jernbanebetjeningen er alvorlig. Banen skal ikke alene betjene den intense øst-vest-trafik bestående af lyn-, IC3- og godstog, men regionaltogene skal også betjene 10 mindre stationer på strækningen, og regionaltogenes mange stop betyder, at kapaciteten på strækningen er begrænset. For at forhindre, at stationerne nedlægges eller reduceres i større antal, er det nødvendigt at anlægge en ny bane som supplement til den eksisterende bane.

Nord for Fredericia

Strækningen mellem Fredericia og Århus elektrificeres, hvilket vil give markante rejsetidsforkortelser, pris ca. 1,5 mia. kr.

Andre initiativer, der kan forbedre kapaciteten på strækningen, der især vil komme godstrafikken til nytte:

- Vendespor mellem Skanderborg og Århus, pris 0,5-1 mia. kr.
- Godsshunt Århus Vest.
- Etablering af 2. spor Aalborg-Frederikshavn på 94 km, pris ca. 2,5 mia. kr.
- Udbygning af kombiterminalen i Hirtshals Havn til overførelse af godsvogne Kristianssand-Hirtshals (dette blev indstillet i juni 1996); den 18 km lange bane mellem Hirtshals og Hjørring opgraderes.

Sønderjylland

Om udbygningen af jernbanen mellem Lillebælt og grænsen hedder det i Baneplanudvalgets rapport: »En udbygning af den enkeltsporede bane er nødvendig for ... at sikre tilstrækkelig kapacitet til især godstrafikken. Strækningen er den første danske, hvor godstog kan køre 120 km/t og passagertog 200 km/t.«

Følgende initiativer foreslås iværksat:

1. Ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens (20 km) og Tinglev og Padborg (17 km), der i dag kun er enkeltsporede strækninger. Prisen for at anlægge de manglende 2. spor er ca. 1 mia. kr.
2. Anlæg af 2. spor muliggør genåbning af fem nedlagte landstationer, pris ca. 20 mio. kr.
3. Følgeinvesteringer for at muliggøre passagertogdrift på en række strækninger, der i dag kun kan anvendes til godstransport, samt mulighed for at øge godstransporten på skinner:
 - Vojens-Haderslev (12 km). Bruges i dag af godstog. Retablering af passagerdrift koster ca. 40 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.
 - Rødekro-Åbenrå (8 km). Bruges i dag af godstog. Retablering af passagerdrift koster ca. 30

mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.

- Tønder-Tinglev (22 km). Bruges i dag af godstog. Retablering af passagerdrift koster ca. 70 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.
- Anlæg af 2. spor Tinglev-Sønderborg (41 km), pris ca. 1 mia. kr.

Forbedring af jernbanetrafikken i Nordtyskland

Mulighederne for at transportere gods sydpå, dels fra Danmark, dels fra Sverige via Danmark, er i dag begrænsede på grund af mangel på kapacitet på jernbaneinfrastrukturen i Nordtyskland. Regeringen bør derfor optage forhandlinger med den tyske regering og landsregeringerne med henblik på at opnå følgende:

1. Bedre intermodalitet mellem de forskellige godstransportsystemer, således at tidkrævende omringering af godstog ikke er nødvendig.
2. Anlæg af yderligere spor ved Flensborg for at kunne forbedre kapaciteten.
3. En ny transportmulighed for godstog ved Rendsburger Hochbrüche/Kielerkanalen. Selv om Rendsburger Hochbrüche i disse år bliver renoveret, så begrænsningerne for togvægt vil forsvinde, er togmeterlængden stadig et problem. En ny tunnel vil give mulighed for større fleksibilitet i forhold til godstogslængder og vil give plads til øget passagertogtrafik på broen.
4. Udvidelse af kapaciteten på en række strækninger frem til og uden om Hamburg, der forøger hastigheden, hvormed gods kan bringes frem til Hamburg eller videre sydpå.

København-Berlin

Såvel på den danske som på den tyske side er forbedringer nødvendige for at kunne øge kapaciteten på strækningen. Konkret er der i dag ikke mulighed for at overføre passagertog ved Rostock, ligesom store dele af strækningen såvel på den danske som på den tyske side ikke kan tage tog med en høj hastighed. En modernisering af strækningen vil give en tidsbesparelse i forhold til den nuværende rute over Hamburg på mindst 2 timer. Der bør forhandles en kontrakt på strækningen København-Berlin med DSB og Deutsche Bahn.

København - Hamborg

Banestrækningen fra Ringsted til Rødby opgraderes til 180 km/t. På den tyske side er banen opgraderet til Lübeck, og et godt grundlag for en bedre togforbin-

delse til Hamburg vil kunne forbedres, hvis man fra dansk side tager kontakt til den tyske banestyrelse med henblik på at forbedre strækningen mellem Lübeck og Puttgarden. Et samarbejde om togtyper m.m. vil også kunne fremme en smidigere togdrift mellem København og Hamburg.

I dette forslag indgår fortsat betjening med togfærger.

For at udnytte en bedre bane mellem Rødby og Ringsted overvejes nye nærstationer, f.eks. Herlufmagle mellem Glumsø og Næstved og et trinbræt mellem Lundby og Vordingborg og på strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødby.

Skriftlig fremsættelse

Keld Albrechtsen (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om et alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt.

(Beslutningsforslag nr. B 112).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.