

Beslutningsforslag nr. B 137. Fremsat den 29. marts 2007 af Rune Lund (EL), Jørgen Arbo-Bæhr (EL) og Per Clausen (EL)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om anlæg af tredje og fjerde jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen samt mellem Lillebæltsbroen og Snoghøj og Fredericia

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at etablere tredje og fjerde jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen samt mellem Lillebæltsbroen og Snoghøj og Fredericia efter følgende retningslinjer:

– Banestrækningen mellem Odense og Lillebæltsbroen samt mellem Lillebæltsbroen og Snoghøj og Fredericia udvides med tredje og fjerde spor, hvor der kan køres med en hastighed af 200 km/t. Der tages delvis afsæt i Banelanudvalgets forslag A i rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet« (april 1997), med de ændringer, den teknologiske udvikling tilsiger. Forslag A er en 40,7 km linjeføring, der begynder umiddelbart vest for Odense ved Blommenslyst, løber langs motorvejen og til-

sluttes den nuværende bane kort før Middelfart. Vest for Lillebæltsbroen anlægges tredje og fjerde spor frem til baneudfletningen ved Snoghøj samt til Fredericia.

- Banestrækningen benyttes til intercitytog, intercitylyntog, godstog og visse regionaltog. På den nuværende bane vil der fremover kunne udføres trafik med intercitytog og regionaltog fra Svendborg til Odense, Middelfart og Fredericia/Kolding samt minimum to godstog i timen i hver retning. I de trafiksvage timer kan sporene anvendes til en forøget afvikling af godstogstrafikken.
- Der anlægges et standsningssted i Odense Vest (Bolbro) og ved Erritsø syd for Fredericia.

## Bemærkninger til forslaget

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review: The Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (findes på hjemmesiden <http://www.hm-treasury.gov.uk>) er transportsektorens medvirken til klimaforandringerne endnu en gang kommet i fokus. Rapporten fastslår bl.a., at transport sammen med energiproduktion kræver en helt særlig opmærksomhed. Således tegner transportsektoren sig for 14 pct. af de globale udledninger.

Sternrapporten baserer sig på et overvældende antal indikationer af, hvor fremskredne klimaforandringerne allerede er, og det i en sådan grad, at der skal ske endog meget store og snarlige reduktioner i transportsektorens udledninger af drivhusgasser for at bremse disse forandringer.

Da klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen ikke alene være international: Den skal tillige baseres på den indsigt og viden, der er alment tilgængelig. Den skal bygge på foranstaltninger, der i løbet af de næste årtier sigter på markante reduktioner i udslippet af drivhusgasser.

Tages der ingen skridt til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau allerede i 2035 og give en temperaturstigning på over 2° C, og på længere sigt vil der være mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C. En sådan stigning vil svare til den stigning i temperaturerne, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres gennem øgede energibesparelser og øget energieffektivitet, ved forandringer i efterspørgslen og ved at anvende ren vedvarende energi til opvarmning og transport.

For skiftende danske regeringer er det – og har det været – et problem at sammentænke transport- og energisektoren. Der mangler fortsat en integration mellem transport- og energiområdet og det til trods for, at energiområdet er blevet lagt ind under Transport- og Energiministeriet. Derfor virker det paradoksalt, at der er så lidt sammenhæng mellem den førte transportpolitik, energiforbruget og bestræbelserne på

at introducere seriøse reduktioner af energiforbruget og udledningen af drivhusgasserne.

De investeringer, der foretages i dag, vil få dybtgående virkninger på klimaet om to til tre generationer. Det vil sige, at effekterne vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn og oldebørn.

Konkret kan de her omtalte energireduktioner gennemføres, ved at en stadig større del af transportarbejdet sker på skinner. Transport af passagerer og gods med tog kræver mindre energi og forurener langt mindre målt pr. kilometer, end hvis transporten sker med person- og lastbiler eller med fly.

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien.

I et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der også store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker set i forhold til persontransportarbejdet er markant lavere på bane end på vej.

### Anlæg

Trafikministeriets Baneplanudvalg udsendte i 1997 rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet«. Heri omtales der tre alternativer for Vestfyn:

Forslag A: 40,7 km dobbeltspor fra Blommenslyst langs motorvejen og med tilslutning til den nuværende bane kort før Middelfart. Dette er det eneste af de tre alternativer, der leder togtrafikken uden om alle stationerne på strækningen, og det, der giver den største kapacitetsforøgelse.

Forslag B: 30,1 km dobbeltspor forløber som A. Tilsluttes den nuværende bane syd for Nørre Aaby.

Forslag C: 35,3 km Dobbeltspor, der følger alternativ A indtil nord for Nørre Aaby, hvor tilslutning sker til den nuværende bane.

Ingen af de tre alternativer passerer større områder med miljø- og naturinteresser, ligesom ingen bysamfund vil blive berørt. Strækningen langs motorvejen er karakteriseret ved spredt bebyggelse med landbrugsjendom og boliger.

De støjgener og barriereeffekter, der vil opstå, skal afhjælpes med afskærmninger, jordvolde m.v.

Tilbage bliver flaskehalsene ved Middelfart Station og Lillebæltsbroen og frem til forgreningen ved Snoghøj mod henholdsvis Fredericia og Kolding. I det omfang pladsforholdene tillader det, bør der anlægges nye spor helt frem til broen på begge sider.

Anlægsomkostninger sættes, jf. rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet« fra 1997 til 2,5-3,0 mia. kr. (2002-priser) alt efter linjeføring. En skrabet version består i, at der kun anlægges et spor, der kan »vendes« efter behov, f.eks. i myldretiden.

#### *Kapacitetsproblemer på Vestfyn*

Baggrunden for Baneplanudvalgets overvejelser sidst i 90'erne var en erkendelse af, at kapaciteten på banestrækningen mellem Odense og Middelfart ville være opbrugt inden for en overskuelig årrække. Dette vil især være mærkbart, når DSB i løbet af få år iværksætter sin plan »Gode Tog til Alle«. Hertil kommer, at presset på motorvejene og vejtrafikens energiforbrug har nået et sådant niveau, at der skal tages en række politiske initiativer for at få den nødvendige omladning fra vej til bane. Markedskræfternes krav om en høj grad af transportmæssig fleksibilitet har vist sig at modarbejde den transportpolitik, der respekterer miljø- og ressourcehensyn – og just in time-princippet gør det bestemt ikke bedre!

Skal skinnekapaciteten øges, og skal betjeningen af de små stationer forbedres, er en udvidelse af kapaciteten nødvendig. I dag optager de to regionaltog, der kører mellem Odense og Fredericia, uforholdsmæssig megen plads, og dét, at de standser ved stationer, hvor der kun få steder findes overhalingsspor, hindrer, at der kan indsættes flere fjern- og godstog på strækningen.

Afviklingen af flere tog på en banestrækning beror på togenes hastighed og på antallet af standsninger. Kører togene med samme fart, som f.eks. på S-togsnettet, er kapaciteten høj, mens den på hovedbanenet er noget lavere, fordi der her er mange tog, som kører med forskellig hastighed og har et varieret standsningsmønster.

Derfor bør fremtidige investeringer ses i sammenhæng med nødvendigheden af fortsat at kunne betjene de nuværende mindre stationer mellem Odense og Middelfart.

Kapaciteten kan udvides ved at iværksætte ét eller flere af nedennævnte forslag:

- Indsættelse af længere tog, hvilket dog ikke er, hvad de rejsende efterlyser. De ønsker hyppigere afgang og siddepladser til alle. Flere afgang styrker regionaltogetraffikkens kvalitet og dermed muligheden for at tiltrække flere kunder. Det viser erfa-

ringerne fra bl.a. Kystbanen, der har oplevet en betydelig tilgang af helt nye rejsende, hvoraf mange er tidligere pendlerbilister.

- Eksisterende overhalingsspor forlænges, og nye etableres.
- En udbygning af stationerne, så overhalingsspor af den nødvendige længde bliver midtliggende; alternativt kan der etableres nye perronanlæg, hvilket dog kun er en midlertidig og ikke tilfredsstillende løsning, idet væksten i togtrafikken relativt hurtigt vil opspise de fordele, som de her nævnte tiltag giver.
- En gennemgribende modernisering af signalsystemet har potentialet til, at togene kan køre tættere på hinanden, og det kan i et vist omfang erstatte kravet om en udbygning af skinnekapaciteten, jf. »Signalanalysen«, der blev udarbejdet til Banedanmark i september 2006.
- En udvidelse af sporkapaciteten med anlæg af tredje og fjerde spor, jf. Baneplanudvalgets forslag A. Rejsetidsforkortelsen ved at iværksætte forslag A vil være til gavn for både de rejsende, gods-kunderne og samfundet som helhed. Kortere rejsetider og en mere robust køreplan med færre forsinkelser giver samfundet en værditilvækst, der vil forøge rentabiliteten i det nye baneanlæg.

#### *Overhalingsspor for godstog på Vestfyn*

Årsagen til, at der skal anlægges et overhalingsspor, er, at det nuværende spor er for kort til at kunne udnytte den maksimale længde for godstog på 750 m, som er mulig mellem Øresund og Padborg.

Trafikforliget fra den 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne afsatte 47,5 mio. kr. til projektet, men i trafikaftalen af 26. oktober 2006 blev det besluttet at afsætte yderligere 20 mio. kr. i 2008.

Analysen »Overhalingsspor ved Tommerup – et høringsnotat« (Trafikstyrelsen, juni 2006) af fremkommelighed på strækningen Nyborg-Middelfart viser, at placering af et 1 km langt overhalingsspor ved Tommerup vil give den bedste trafikale og kapacitetsmæssige gevinst og tillige have den bedste samfundsøkonomiske effekt.

Et længere overhalingsspor (ca. 1 km) skal både gøre det muligt at køre fire lange godstog i timen mellem Sjælland og Fyn og bidrage til, at togrejsende over Fyn har færre forsinkelser. I dag kører der hver uge ca. 120 godstog i hver retning over Sjælland og Fyn, og det forventes, at der bliver brug for at køre flere godstog i fremtiden.

Godstog optager mere plads på skinnenettet end persontog, da godstoget kun kan køre med ca. 100 km/t. mod persontogets 180 km./t. For at skaffe den nødvendige plads til at afvikle togtrafikken må persontog af og til kunne overhale godstog. I dag er der kun få steder på Fyn, hvor lange godstog kan holde ind for at lade sig overhale af persontog.

Resultatet af høringsperioden, som blev afsluttet i marts 2006, er, at Trafikstyrelsen anbefaler, at en placering mellem Holmstrup og Tommerup undersøges nærmere. Dette skyldes, at prisen for overhalingssporret i Tommerup har nærmet sig prisen på et overhalingsspor placeret mellem Holmstrup og Tommerup (den billigste af de tre andre muligheder). Trafikstyrelsen har derfor vurderet, at det ikke synes rimeligt, at projektet gennemføres på det eksisterende grundlag, hvor det vil genere flest mennesker. En mere detaljeret undersøgelse af alternativet er nødvendig. Projektet ventes afsluttet med udgangen af 2008 (jf. Transport- og Energiministeriets »Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 2. halvår 2006«, omdelt som TRU alm. del – bilag 190).

### Afrejser og ankomster pr. station på stationerne mellem Odense og Middelfart Dagligt antal afrejser, ankomster og skift pr. station en hverdag i efteråret 2005.

Station	Afrejser	Ankomster
Holmstrup	27	20
Tommerup	156	201
Skalbjerg	48	49
Bred	78	53
Aarup	222	243
Gelsted	261	191
Ejby	241	259
Nørre Aaby	313	306
Kauslunde	26	29

Kilde: Vesttælling 2005 (udgivet juni 2006), som findes på [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk) under *Baggrund og fakta – DSB i tal*.

#### Åbning af nye standsningssteder

Fredericia Kommune har reserveret areal til etablering af et standsningssted ved Snaremoesevej i Erritsø i byens sydlige udkant. Passagerunderlaget inden for en radius af 1 km fra den potentielle station er ca. 7.200 indbyggere, hvilket er tilstrækkeligt til, at et standsningssted her vil være rentabelt. I det nære opland ligger tre større uddannelsesinstitutioner – nemlig Teknisk Skole, Handelsskolen og AMU-centeret, der alle dækker Fredericia-Middelfart-området.

Endnu større er passagerunderlaget i Odense Vest (Bolbro), som i 2002 havde ca. 8.200 indbyggere. Her

#### Regionale rejser

Rejser under 20 km udgør 87 pct. af samtlige personrejser og ca. 40 pct. af de kørte personkilometer. Det er derfor nødvendigt at tilvejebringe og opretholde et velfungerende trafiksystem, der består af tog til mellemlange og længere rejser og busser til de kortere rejser. Alt sammen velkoordineret og fri for kasse-tænkning.

Infrastrukturen kan og skal understøtte muligheden for at øge antallet af afgang markant. For at tiltrække flere togrejsende til regionaltrafikken skal der sættes på hyppige afgang og køreplaner, der er pålidelige. Hertil kommer pendlerkort til lave priser.

På Vestfyn er der – takket være den halve snes stationer mellem Odense og Middelfart – i dag et godt grundlag for en yderligere udbygning af forholdene for pendlere og andre rejsende til/fra arbejdspladser og uddannelsesstederne i de større byer. Disse muligheder må ikke forringes, ved at et antal stationer nedlægges, således som det har været fremført med henblik på at forøge kapaciteten.

vil et nyt standsningssted kunne betjene såvel Svendborgbanen som regionaltogtrafikken Odense-Middelfart.

Passagerunderlaget ved de to foreslåede stationer vil kunne forøges, såfremt der som minimum er halvtimesdrift og god korrespondance med andre transportmidler.

Selv med en lav benyttelse af de to standsningssteder – f.eks. 500 passagerer i Erritsø og 200 i Bolbro – vil der stadig være passagerer nok til, at der vil være et økonomisk plus (jf. *Stationsstrukturen i Danmark*, Banedanmark 2001).

F. t. beslutn. vedr. jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen m.v.

### Fjernrejser

Anlæg af tredje og fjerde spor vil også være til nytte for fjerntrafikken, idet togdriften kan tilrettelægges langt mere fleksibelt, end det sker i dag. Afhængigt af den valgte linjeføring kan rejsetiden mellem Odense og Middelfart reduceres med ca. 5 minutter.

DSB's planer om at iværksætte projektet »Gode Tog til Alle« afventer leveringen af IC4-togene. Gode Tog til Alle går som bekendt ud på at betjene landets byer med tog, der kører i faste minuttal på samme måde som de københavnske S-tog. Dette indebærer imidlertid også, at trængslen på banenettet vil blive markant forøget, og det er derfor nødvendigt at fjerne en række af de identificerede flaskehalse, for at DSB og samfundet kan få det fulde udbytte af de investeringer, der er gjort og skal gøres.

### Godstransport

Europa-Kommissionen vurderer i sin hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« fra 2001 om bl.a. revitalisering af jernbanerne, at jernbanernes andel af godsmarkedet yderligere vil falde fra 16 pct. til 9 pct. over de næste 10 år. Samtidig viser prognoserne, at den samlede godstrafik vil stige med 30 pct.

Godstransport på skinner er efterhånden reduceret til transittrafik fra Øresund til Padborg. Den rest, der måtte være indenlands, har det stedse sværere og sværere. Siden 2001 har Railion opgivet at køre gods fra følgende destinationer: Hirtshals, Aalborg, Skovgårdsgade i Århus, Esbjerg og Vasbygade i København. Hermed er lastbiltrafikken pr. år blevet forøget med 40-50.000 køretøjer.

I efteråret 2006 opsagde Railion yderligere to kontrakter – nemlig med Carlsberg for strækningen Høje Tåstrup-Fredericia og med Stålvalseværket for transport af stålplader fra Frederiksværk til Høje Tåstrup. Skønmæssigt vil det forøge antallet af lastbiler på vejene med 15-20.000.

Tilbage bliver så næsten udelukkende det gods, der køres i transit fra Øresund til Padborg og omvendt. Herved mister det danske samfund en række miljøfordele, som gods på skinner har i forhold til lastbilerne.

Når den indenlandske godstrafik har så svært ved at klare sig, skyldes det flere forhold, f.eks. følgende:

- Mere end 60 pct. af godsmængderne transporteres internt i amterne eller mellem naboamter.
- De fleste godsterminaler er blevet nedlagt inden for de sidste 20 år, og det betyder, at der er relativt langt mellem terminaler og godskunder, og for mange kunder er det dermed blevet lettere og billigere at benytte lastbiler.

- Som et levn fra før adskillelsen af DSB og Bane Danmark hører terminalerne stadig under DSB, hvor de rettelig burde være godstransportørens, dvs. Railions, ejendom. Resultatet har således været, at DSB har brugt ejerskabet til terminalerne til at opkræve høje afgifter, hvilket har vanskeliggjort den indenlandske godstransport.

- Kravet om, at jernbanegodstrafikken skal drives på forretningsmæssig basis.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at infrastrukturen skal understøtte forsendelsen af gods på skinner. Det gælder såvel det indenlandske gods, som det, der sendes i transit. For at tiltrække mere gods til jernbanen skal der tages initiativer, der fremmer denne proces, og her mener vi, at en forøgelse af skinnekapaciteten på den nævnte strækning vil være et skridt i den ønskede retning.

Udgangspunktet må være, at skinnekapaciteten forøges så meget, at der sikres plads til minimum to godskanaler pr. retning hver time i øst-vest-trafikken.

Elementer i en revitaliseringsproces af jernbanerne består dels af en udbygning af skinnenettet, så der bliver plads til flere godstog, således at disse ikke skal konkurrere med persontogene om pladsen, og dels skal der tilvejebringes en finmasket, decentral terminalstruktur med korte afstande til godskunderne. Dette vil kunne bidrage til bedre muligheder for kombiporten.

Med anlæg af et tredje spor på Vestfyn fjernes en generende flaskehals mellem Øresund og Padborg, hvilket vil give en langt smidigere afvikling af transitgodset mellem Norden og kontinentet.

Og det er der i høj grad brug for. Siden åbningen af Storebæltsforbindelsen er trafikken på den fynske motorvej steget ganske betydeligt. Væksten har været størst på strækningen syd om Odense – med en stigning på ikke mindre end 150 pct. fra 1990 til 2001. Siden broens åbning i 1998 er antallet af lastbiler ifølge Vejdirektoratet vokset fra godt 1.200 pr. dag til ca. 2.600 i dag.

Med udgangspunkt i trafikaftalen af 5. november 2003 har Vejdirektoratet igangsat en VVM-undersøgelse for udbygning af motorvejen fra fire til seks spor fra Odense til nord for Vejle fjordbroen (Hornstrup). VVM-undersøgelsen ventes at være færdig i foråret 2007.

I 2007 vil der desuden blive åbnet op for forsøg med modullastbiler, der kan køre på motorvejene og til/fra udvalgte havne. Der argumenteres med, at modullastbilerne i kraft af deres størrelse kan reducere antallet af mindre lastbiler (to modullastbiler erstatter tre almindelige lastbiler). Dette forudsætter imidlertid, at

der opnås en langt bedre udnyttelse af lastbilernes lastekapacitet, end det er tilfældet i dag.

EU anslår således, at ca. 40 pct. af alle last- og varebiler kører tomme, og at just in time-princippet ikke gør det bedre. Det skyldes enten, at køretøjerne er på vej for at hente et nyt læs eller er på vej hjem, eller at dårlig planlægning har gjort, at lastbilerne ikke er fyldt op. To tredjedele af lastbilerne udnyttes kun med 70 pct. Det giver en tomkørselsandel på 50 pct. – et tal, der er stigende.

Og endelig skal en udvidelse af skinnekapaciteten ses i lyset af, at nogle EU-lande enten allerede har ind-

ført særlige lastbilafgifter eller vil gøre det. Tyskland, Østrig og Schweiz har dem, og i 2008 planlægges de indført i England. Europa-Kommissionen er positivt indstillet med hensyn til lastbilafgifter, men understreger, at de skal harmoneres med hinanden og kunne bruges overalt i Europa. Det vil med andre ord blive dyrere fremover at sende gods med lastbil, og når dette sammenholdes med, at der inden for en overskuelig årrække vil være en begyndende mangel på olie og benzin, er der al mulig grund til at satse på en udbygning af jernbanenettet.

### *Skriftlig fremsættelse*

**Rune Lund (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af tredje og fjerde jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen samt mellem Lillebæltsbroen og Snoghøj og Fredericia.*

(Beslutningsforslag nr. B 137).

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