

Beslutningsforslag nr. B 23. Fremsat den 23. oktober 2007 af Rune Lund (EL) og Per Clausen (EL)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om anlæg af andet jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals samt udbygning af kombifaciliteterne på havnene i Frederikshavn, Hirtshals og Aalborg

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at anlægge et andet jernbanespor mellem Aalborg og Frederikshavn og et andet jernbanespor mellem Hjørring og Hirtshals samt udbygge faciliteterne i Frederikshavn og Hirtshals havne med henblik på en udvidelse af passagertrafikken og den kombinerede trafik mellem de forskellige godstransportformer (kombitrafikken) i relation til skibstrafikken mellem Norge/Sverige og Danmark efter følgende retningslinjer:

- Jernbanebroen over Limfjorden udvides med et andet spor, eller der anlægges en dobbeltsporet jernbanetunnel under Limfjorden.
- Jernbanen føres på broer over et antal bygader i Nørresundby, hvorved vejtrafikken ikke konflikter med togtrafikken. Alternativt kan banen tunnellægges gennem dele af Nørresundby.
- Der anlægges et andet spor a 85 km fra Aalborg til Hjørring og Frederikshavn.

- Der anlægges et andet spor a 16 km fra Hjørring til Hirtshals havn.
- De to banestrækninger opgraderes til henholdsvis 180 km/t. og 140 km/t. og forsynes med ATC.
- Der anlægges baneanlæg på havnene i Frederikshavn og Hirtshals, der kan betjene godstog, der ikke rangerer eller gør stop undervejs (heltogsløsninger) fra Norge og Sverige til destinationer i såvel Danmark som det sydlige udland.
- Der anlægges spor til de respektive færgelejer, så overførsel af jernbanegodsvogne til/fra Norge og Sverige er mulig.
- Havnebanen i Aalborg genoprettes for at fremme kombitransporten bane-skib.
- Der oprettes et antal standsningssteder på ovennævnte banestrækninger, jf. »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001, nemlig Vestbjerg og Hjørring Øst. Hertil kommer åbning af nye standsningssteder i Voerbjerg, Sulsted og Tylstrup samt Frederikshavn Nord.

## *Bemærkninger til forslaget*

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review: The Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter 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, fordi det er den hurtigst voksende udleder af drivhusgasser som følge af den fortsatte vækst i vej- og flytrafikken«.

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

I og med at klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen også være global. Den skal baseres på den indsigt og viden, der er alment tilgængelig. Den skal endvidere bygge på foranstaltninger, der fremskynder handling i løbet af de næste årtier – handlinger, der skal være gensidigt forstærkende på såvel national som regionalt og internationalt niveau.

Tages der ingen skridt til at nedbringe transportsektorens udledninger af drivhusgasser, vil koncentrationen af disse i atmosfæren kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau i 1700-tallet så tidligt som i 2035 og give en temperaturstigning på over 2° C.

I det lange løb vil der være en mere end 50 pct. mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C. En sådan stigning vil være overordentlig farlig, idet den vil svare til den temperaturstigning, der er sket fra sidste istid og frem til i dag.

Alle lande vil blive påvirket, det gælder også Danmark. De mest sårbare lande – de fattigste og de mest befolkningstætte – vil dog blive ramt først og mest og det til trods for, at de har ydet og yder det mindste bidrag til klimaforandringerne.

Udledning af drivhusgasser kan reduceres gennem øget energieffektivitet og forandringer i efterspørgslen og ved øget anvendelse af ren energi samt gennem forandringer i transportteknologien, herunder teknologisk fornyelse.

Uanset skiftende regeringers partifarver har det været et problem at indtænke transportområdet i energisektoren og omvendt. Der mangler fortsat en integration mellem transport- og energiområdet, til trods for at energiområdet faktisk er blevet lagt ind under Transport- og Energiministeriet. Derfor virker det paradoksalt, at der er så lidt sammenhæng mellem den førte transportpolitik og de reduktioner af energiforbruget, der bør gennemføres.

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

En så radikal forandring af verdens fysiske geografi må medføre voldsomme forandringer af den menneskelige geografi, dvs. af de områder, hvor mennesker lever, og af de måder, hvorpå de lever deres liv.

Selv ved mere moderate opvarmningsniveauer viser alle data – fra detaljerede undersøgelser af vejrmønstres regionale og sektorielle indvirkninger til økonomiske modeller for de globale effekter – at klimaforandringer vil få alvorlige følger for verdens produktion, for den menneskelige civilisations vilkår og for miljøet.

Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder orkaner, oversvømmelser og lange tørkeperioder, stiger allerede, også i de rige lande.

Vi har allerede en række handlemuligheder for at reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig.

Ved at styrke togtrafikken kan vi bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed bidrage til at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil og fly.

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

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

Forsendelsen af gods med lastbiler er miljømæssigt set den dårligste løsning. Skibe udleder i snit 4 g CO<sub>2</sub> pr. ton gods pr. kilometer, mens toget udleder 23 g og lastbiler 123 g pr. kilometer. Det er derfor oplagt at lade miljøhensyn indgå med langt større vægt, når godsforsendelser mellem Skandinavien og kontinentet skal afvikles.

#### *Forhindringer for jernbanetrafik i dag*

Miljøministeriet har i de to seneste landsplanredegørelser sat fokus på transportknudepunkterne som et middel til effektivisering af godstransportsektoren samt muligheden for at reducere dennes udledning af emissioner og opnå et lavere energiforbrug.

I dag hæmmes jernbanegodstrafikken af, at de fleste lande opererer med individuelle tekniske systemer. En væsentlig højere grad af interoperabilitet og teknisk samhørighed inden for godstogstrafikken vil kunne styrke jernbanen i konkurrencen med lastbilerne. Sker det, vil der være basis for flere forbindelser og for større godsmængder på det danske banenet.

Den almindelige udvikling i samhandelen landene imellem vil, medmindre der gribes regulerende ind, søge hen, hvor transporten er hurtigst, billigst og mest fleksibel, og det er i dag lastbiltransport. Et skifte i godskundernes valg af transportmiddel gør det uomgængeligt nødvendigt, at der skal foretages massive investeringer i skinnenettet og i havnenes terminalfaciliteter.

Også organisatorisk og administrativt hæmmes bane-godstrafikken af forhold, der kun er til fordel for vejgodstrafikken. Overnationale samarbejdsorganer (f.eks. Intercontainer), som hidtil har sikret et samarbejde om udvikling af internationale kombigodstransporter, er i kølvandet på konkurrenceudsættelsen af jernbanetrafikken under opløsning, og nye samarbejdsrelationer er ikke etableret.

I dag sendes næsten al gods fra Norge/Sverige via Skagerrak og Kattegat med lastbil. Potentialt for at sende godset med jernbane er i høj grad til stede, men fordrer,

- at omladefaciliteterne i de nordjyske havne udbygges kraftigt,
- at der anlægges dobbeltspor mellem Hirtshals/Frederikshavn og Aalborg,
- at der anlægges andet spor på jernbanebroen over Limfjorden, alternativt en dobbeltsporet jernbanetunnel under Limfjorden;

- at der sker en opgradering af banestrækningen Aalborg-Hobro og
- at der anlægges andet spor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg.

Potentialt for at sende mere gods med jernbane belyses i artiklen »Jernbanetransport har stort potentiale« i Transportmagasinet den 14. maj 2007. Her udtaler direktør Paul de Kruiff, CFL (det tidligere Dansk Jernbane ApS): »Der kunne transporteres dobbelt så meget gods på skinner, hvis politikerne gjorde noget for at forbedre forholdene ... Vi kan ikke gå ud og tiltrække nye kunder, fordi der ikke er skinnkapacitet til transporterne ... fremover vil vi se færre transporter på skinner end i dag ...«. (Artiklen kan ses på <http://www.transportmagasinet.dk/artikel/VisArtikel.aspx?SiteID=TM&Lopenr=105140017>)

#### *Nødvendigt med flere skinner i Nordjylland*

I dag genereres der ikke tilstrækkelige mængder gods i den nordjyske region. Havnene er derfor afhængige af gods udefra, især transitgods. Og den mængde gods er i hastig vækst. Således har det norske rederi Color Line iværksat et omfattende investeringsprogram, der vil tredoble kapaciteten over Skagerrak. Programmet omfatter to nye hurtigfærger til indsættelse på ruten Hirtshals-Kristiansand. Den første færge indsættes i 2008 og kan rumme op til 2 km lastbiler samt 2.000 passagerer. (Kilde: Transportnyhederne 3. august 2007, jf. <http://www.transportnyhederne.dk/?Id=26142>). Color Lines investeringer følges op af en udbygning af kombifaciliteterne i Hirtshals for 120 mio. kr.

Færgetrafikken mellem Norge/Sverige og Hirtshals/Frederikshavn er forudsætningen for transportkorridoren Nordic Link mellem Skandinavien og kontinentet via Jylland. Nordic Link er en prioriteret transportkorridor og en del af TEN-systemet. Det nu nedlagte Nordjyllands Amt ønskede – sammen med erhvervslivet og myndighederne i Norge, Sverige og Danmark – at udvikle korridoren. Udviklingen forudsætter dog, at infrastrukturen i korridoren kan tilbyde hurtige og fleksible forbindelser til de internationale centre, hvilket ikke er tilfældet i dag.

Anlæg af dobbeltspor fra Aalborg til Frederikshavn/Hirtshals vil i et vist omfang kunne modvirke en skævvridning af infrastrukturen, såfremt der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt.

De mange passagerer, der benytter færgerne til/fra Nordjylland – ca. 5 millioner i 2005 – giver mange af-gange og er dermed også basis for at overføre store godsmængder. I 1997 overførtes 60.000 lastbiler mellem norske havne og Hirtshals. I 2006 steg tallet til

132.000. Et stigende antal løstrailere sendes uden chauffør mellem havnene. I alt drejer det sig om ca. 40 pct. af alt overført gods.

Problemet for godstrafikken opstår ved ankomsten til dansk havn, hvor løstrailere som følge af de manglende kombifaciliteter ikke kan omlades til bane, men fortsætter turen sydpå med en trækker foran. Flexibelt for afsender og modtager, men en alvorlig belastning for miljøet, klimaet og ressourcerne og en betydelig bidragyder til trængslen på vejene.

Færgeren Göteborg-Frederikshavn kan overføre jernbanevogne, men dette sker kun i begrænset omfang. I Hirtshals findes der jernbanespor, som dog ikke bruges på grund af alder og slitage samt dårlig planlægning. Det vil sige, at mulighederne for at håndtere betydelige mængder kombigods ikke udnyttes fuldt ud.

Da jernbanegods ventes at få voksende betydning i et Europa, der er præget af stigende trafikpres på vejene, må de nordjyske havne udbygges for at kunne bidrage til at løse opgaven. Havnene har i dag slet ikke kapacitet til at klare opgaven, bl.a. fordi infrastrukturen ikke er tidssvarende.

I de to havne er der brug for tilstrækkeligt med læse- og rangerspor placeret nær færgelejer og kajer. Desuden skal havnene have mulighed for at kunne håndtere så mange typer gods som muligt. Et centralt element er faciliteter til det store antal løstrailere.

Desuden vil der i en havneby af Aalborgs størrelse, og med de mængder gods, der lodses og lastes, være brug for kombiløsninger. Også her er der brug for tidssvarende godsfaciliteter og en genopretning af de stærkt forfaldne skinneanlæg.

Det kraftige fokus, der i de senere år er blevet rettet mod lastbilernes miljøbelastninger og deres betydelige andel i trængslen på de europæiske veje, har fået en række aktører på området til at erkende, at der skal ske en overflytning af gods fra vej til bane og skib.

Såvel de berørte kommuner som havnene og rederierne presser på for, at staten skal udbygge havnefaciliteterne og foretage de nødvendige investeringer i baglandet i form af udbygning af banenettet. Med nedlæggelsen af Nordjyllands Amt er det kun de berørte kommuner, der kan påtage sig sådanne investeringer, og de har som bekendt kun få midler til sådanne formål og slet ikke til at udbygge banenettet i Vendsyssel.

Foruden en udbygning af banen til dobbeltspor kan transport af gods på skinner gøres mere rentabel, såfremt

– der etableres korridorer, hvor godstogene har fortrinsskørsel,

- tomvognskørslen nedbringes ved etablering af samarbejde med andre jernbaneselskaber,
- der etableres transport af lastbiler og løstrailere på jernbane (»rullende landeveje«),
- godstransportøren også fungerer som speditør over for kunderne og der sættes på at medvirke i løsnin-gen af internationale transportopgaver, herunder transittransport til/fra de andre skandinaviske lande,
- der anlægges miniterminaler langs banen til betjening af transporttunge virksomheder. Dette fordrer, at kommunerne planlægger erhvervsområder på basis af skinnenettets placering og ikke kun lokaliserer dem i forhold til vejnettet.

Af de 3,7 mio. t gods, som årligt fragtes over Skagerrak og Kattegat, transporteres blot 0,1 mio. t til og fra færgerne med tog.

Trafikstyrelsen (samt DSB, Railion og transporterhvervet) udsendte i 2006 et notat (2006-07 TRU alm. del – bilag 466) om kombiterminalernes fremtid. Heraf fremgår det,

- at det på baggrund af foreliggende prognoser er realistisk at forvente en fordobling af kombi-godset til/fra Danmark i de næste 10-25 år, under forudsætning af en uændret markedsposition for jernbanen, og såfremt terminalernes tilstand og infrastrukturen tillader det,
- at markedet for de nordjyske transportører først og fremmest er de transportopgaver, som Nordjyllands erhvervsliv skal have løst, og
- at godstransportmarkedet er et følsomt marked, hvor selv små konkurrenceændringer kan føre til betydelige markedsforandringer, hvilket igen kan lede til såvel mere afdæmpede som langt voldsomere udviklingsforløb inden for banegodssektoren, begrænset af bane- og terminalkapaciteten. Railion vurderer, at kombitrafikken inden for en kort årrække kan fordobles.

Endvidere peges der i notatet på, at samlokalisering af transporterhvervet kan give

- bedre mulighed for udveksling af gods mellem virksomhederne og dermed også en bedre udnyttelse af de enkelte transporter,
- samarbejde om fælles funktioner, f.eks. lagerhoteller, værksteder, tanknings- og vaskeanlæg,
- samlokalisering ved kombiterminaler og hermed kortere for- og eftertransporter,
- samarbejde om distributionssystemer.

En udbygning af banenettet nord for Limfjorden vil naturligvis også komme passagertrafikken til nytte, om end det er godstrafik på skinner, der primært skal bære den forbedrede jernbaneinfrastruktur i Nordjylland. Dette skyldes, at Vendsyssel er tyndt befolket. I

## F. t. beslutn. vedr. jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn m.v.

dag'er passagerunderlaget ikke stort, men kan med de her foreslåede investeringer og udbygninger gøres langt større, da der herved tilvejebringes et pålideligt og bæredygtigt alternativ til biltrafikken.

*Andre tiltag, der er nødvendige for at fremme passagertrafikken på skinner*

Tiltag, der er nødvendige for at fremme passagertrafikken:

- Udbygning af Aalborg Nærbane til Brønderslev og Hjørring og siden til Aalborg Lufthavn-Åbybro-Pandrup.
- Indsættelse af tidssvarende togmateriel.
- Udvidelse af driften til minimum to tog i timen, respektive tre i timen i visse relationer.
- Åbning af et antal stationer.
- Forbedring af korrespondancen mellem tog og busser.

En pendlingsanalyse fra 1999 viser, at der er mange relativt store rejsestrømme, som i dag betjenes dårligt med det nuværende kollektive trafiksystem. Bedst er det langs indfaldsvejene i en afstand på 20-30 km fra Aalborg. Flere kollektive pendlere kan især findes mellem Aalborg og henholdsvis Åbybro-Pandrup, Hjallerup/Dronninglund/Aså og syd for Limfjorden mod Gandrup/Hals/Hou samt i Østhimmerland. I oplandet til Hjørring og Frederikshavn er potentialet for kollektiv trafik selvsagt mindre end omkring Aalborg, hvilket dog ikke betyder, at anlæg af et andet spor ikke vil kunne give passagertrafikken dér et mærkbart løft.

Det nu nedlagte amtsråd har bl.a. i »Nordjysk transportpolitisk redegørelse« fra 2001 givet udtryk for, at man ønsker en udbygning af nærbanen og jernbanen nord for Limfjorden.

I et svar af 3. maj 2006 (folketingsåret 2005-06) på TRU alm. del – spørgsmål 338 skriver transport- og energiministeren bl.a.: »En udbygning af infrastrukturen sker for at imødekomme et ønske om kørsel med flere tog. Der er allerede i dag en forholdsvis høj frekvens i myldretiden på strækningen, og en øget kørsel i spidsbelastningsperioderne må forventes at udløse investeringer i togmateriel. På strækningen Aalborg-Frederikshavn vil en forøgelse af trafikken således i første omgang kunne forudses at ske på mandage-fredage mellem myldretiderne. Forbedring af regularitet vil være en tillægsgevinst ved en forøgelse af kapaciteten. Trafikken nord for Aalborg er i øjeblikket præget af regularitetsproblemer, som dog primært er af-

ledt fra problemer, der opstår København-Aarhus. Der forudses således et kvalitetsløft på den enkeltsporede strækning nord for Aalborg, når fjerntrafikken syd for Aalborg stabiliseres.«

I dag indgår IC-3-tog i nærbanesystemet, hvilket er uheldigt, idet forsinkelser sydfra påvirker nærbanen negativt. Nærbanen bør derfor have sit eget system. Det vil sige, at der skal være materiel nok til at køre med 20-minutters-drift og nærbanetogene skal køre efter eget signal- og sikringssystem, uafhængigt af den øvrige togtrafik.

Vendsysselbanens 40 år gamle skinner er ikke alene nogle af landets ældste. Den enkeltsporede bane er tillige meget sårbar over for uheld, reparationer, vejrlig m.v.

Ikke desto mindre prioriterer Banedanmark Nordjylland lavest i investeringsplanen for genopretning af skinnenettet, hvilket betyder, at der tidligst kommer nye skinner efter 2009, formodentlig senere.

Nord for Hobro findes tillige landets ældste signal-system, hvilket betyder, at der er langt ringere sikkerhed i togtrafikken her end i resten af landet. Det har desuden som konsekvens, at såfremt der ikke sker forbedringer af infrastrukturen, må der forventes stedse flere forsinkelser samt nødkøreplaner i den varmeste sommertid. I så fald stopper IC3-togene i Aalborg, og de rejsende må skifte til MR-tog eller til rødt materiel for vidererejse mod Frederikshavn, hvilket er en klar forringelse af rejsens kvalitet.

Den enkeltsporede bane Aalborg-Frederikshavn vil gøre det vanskeligt at realisere intentionerne i »Gode Tog til Alle«, idet der mangler krydsspor til at indsætte flere tog på strækningen.

*Om de enkelte etaper*

Der anlægges et andet spor Aalborg-Hjørring-Frederikshavn (85 km) og et andet spor Hjørring-Hirtshals (16 km). Strækningshastigheden sættes til 180 km/t. Aalborg-Hjørring og 140 km/t. Hjørring-Hirtshals. Hele strækningen forsynes med sikkerhedssystemet ATC.

Anlægsomkostningerne sættes til 3,8-4,5 mia. kr. Kilometerprisen er baseret på anlægsprisen for Lejre-Vipperød, hvor der opereres med en kilometerpris for anlæg af andet spor på ca. 45 mio. kr.

Der åbnes nye standsningssteder i Voerbjerg, Vestbjerg, Sulsted, Tylstrup, Hjørring Syd og Hjørring Øst samt Frederikshavn Nord.

Station	Befolkningsunderlag
Lindholm	9.000
Voerbjerg (del af Hvorup sogn)	5.600
Vestbjerg Sulsted Tylstrup	4.300
Brønderslev	12.000
Vrå	3.000
Hjørring Syd	5.000
Hjørring Hjørring Øst	13.300
Sindal Tolne	3.400
Kvissel	800
Frederikshavn Nord	8.500
Frederikshavn	8.000

Kilde: [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk)

Anlæg af et andet spor Aalborg-Hjørring-Hirtshals/Frederikshavn vil desuden gøre det muligt

- at opkvalificere passager- og godstogsdriften såvel i Vendsyssel som mellem Vendsyssel og de øvrige landsdele,
- at give en togdrift, der er langt mere robust over for eventuelle forsinkelser,
- at afkorte rejsetiden,
- at udvikle nye rejse- og godskoncepter,
- at udvikle en togdrift med et mere varieret standningsmønster, så ikke alle stationer betjenes af alle tog, således som det sker i dag, hvor IC3-tog kører som regionaltog i Vendsyssel og
- at forbedre korrespondancen mellem de forskellige transportmidler.

### *Skriftlig fremsættelse*

#### **Rune Lund (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af andet jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals samt udbygning af kombifaciliteterne på havnene i Frederikshavn, Hirtshals og Aalborg.*

(Beslutningsforslag nr. B 23).

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