

Beslutningsforslag nr. B 42. Fremsat den 12. november 2008 af Per Clausen (EL) og Frank Aaen (EL)

## Forslag til folketingsbeslutning om etablering af nærbaner i Trekantområdet

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at etablere nærbaner i Trekantområdet efter følgende retningslinjer, der kan/skal nås i løbet af 5 år fra iværksættelsestidspunktet:

- Etablering af et nærbanesystem med 3 linjer. Der tages afsæt i den eksisterende infrastruktur og de nuværende stationsfaciliteter. Udbygningen sker i takt med anlæg af dobbeltspor fra Lillebælt/Snoghøj til Vejle-Århus og fra Snoghøj til Lunderskov.
- Der sker løbende anlæg og udbygning af stationer, overhalingsspor, perroner, perronspor m.v., efterhånden som behovsundersøgelser og udvikling i passagertallet gør dette nødvendigt.

– Køreplaner for tog og busser koordineres, så der tages vide hensyn til, at de løser forskellige opgaver, samtidig med at der satses på supplementmuligheder. Eksempelvis skal busserne udfylde »hullerne« i hovedaksen Middelfart/Kolding-Fredericia-Vejle samt medvirke til at opgradere ruten Kolding-Vejle.

Hertil kommer mål, der først vil kunne gennemføres med en lidt længere tidshorison:

- Anlæg af en bane fra Jelling til Billund (35 km) og videre til Grindsted og Bramming.
- Højklassede busforbindelser skal bidrage til at »gøde jorden« med henblik på anlæg af letbaner som f.eks. fra Vejle til Bredsten m.fl.
- Personfærges Strib/Middelfart-Fredericia.
- Mulig forlængelse af nærbanen fra Middelfart til Strib.

## Bemærkninger til forslaget

### Generelle bemærkninger

Dette beslutningsforslag skal ses i sammenhæng med og suppleres af Enhedslistens tidligere fremsatte beslutningsforslag i folketingsåret 2006-2007:

– B 115, jernbanepakke for Sønderjylland, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 6763.

– B 136 og B 137, jernbanepakke for Fyn, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 7336 og 7341.

Dertil kommer følgende beslutningsforslag, som Enhedslisten har fremsat i folketingsåret 2007-2008, 2. samling:

– B 48, jernbanepakke for strækningen Fredericia-Aalborg (den østjyske længdebane), jf. Folketings­tidende, tillæg A side 2635.

– B 75, jernbanepakke for Nordjylland, jf. Folke­tingstidende, tillæg A side 4543.

Desuden kommer følgende beslutningsforslag, som Enhedslisten vil fremsætte i folketingsåret 2008-2009:

– Jernbanepakke for Vestjylland.

– Jernbanepakke for Vestsjælland, herunder opgrade­ring af strækningen København-Kalundborg.

– Forslag til etablering af jernbanetunnel under Lille­bælt.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review on the Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (findes på hjemmesiden <http://www.hm-treasury.gov.uk>) er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter kommet i fokus. Senere er der kommet talrige rapporter fra FN's klimapanel, der bekræfter billedet fra Sternrapporten.

Sternrapporten 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 klimaforandringerne allerede er, og det i en sådan grad, at der skal ske endog meget store, snarlige reduktioner i transportsektorens udledning 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 nationalt som regionalt og internationalt niveau.

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

I det lange løb vil der være mere end 50 pct. mulig­hed for, at temperaturstigningen vil overskride 5 gra­der. 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 hårdest, til trods for at de har ydet og yder det mindste bidrag til klimaforandringerne.

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

De investeringer, der i dag foretages i transportsek­toren, vil få dybtgående virkninger på klimaet allerede om 2-3 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.

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

Ved at styrke togtrafikken kan der bidrages til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed hjælpes til med at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurenere mindre pr. kilometer at transportere en person eller et ton gods med jernbane end med bil eller 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 desuden store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker er således markant lavere på bane end på vej.

#### *Det danske jernbanenet trænger til investeringer*

Det danske jernbanenet trænger generelt til milliardinvesteringer. Jernbaneinvesteringer har i årevis halter bagefter, mens trafikproblemer er blevet »løst« på ad hoc-basis ved fortsatte motorvejsbyggerier.

Enhedslisten har i mange år stået for en politik, der offensivt vil investere i de mest miljøvenlige transportformer og stoppe investeringer i de mest miljøbelastende transportformer. Af den grund er Enhedslisten også fortalende for et motorvejsstop (et 10-årigt moratorium for motorvejsbyggeri). Der er efter Enhedslistens opfattelse ikke brug for at anlægge flere motorveje, før alle andre alternativer er blevet undersøgt. Derfor er andre løsninger påkrævet, og her spiller skinnébåren trafik en vigtig rolle som alternativ til flere biler og flere motorveje.

For at forhindre, at togtrafikken stagnerer, og for desuden at kunne tiltrække nye passagerer – især dem, der i dag benytter de mest forurenende trafikmidler: biler og fly – er det nødvendigt, at der investeres betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnepakapaciteten og med henblik på at gøre skinnenet langt mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser.

En opgraderet jernbaneinfrastruktur forsynet med den nyeste signalteknologi til såvel regionale som hurtige tog vil betyde mærkbare tidsbesparelser for de rejsende. Kortere rejsetid er imidlertid ikke det eneste parameter, når der vælges transportmiddel. Også god korrespondance til andre transportmidler, komfort, takster, frekvens m.v. spiller en afgørende rolle.

Ikke kun de rejsende får glæde af, at jernbaneinfrastrukturen opgraderes. Også togoperatørerne vil kunne drage nytte deraf. Kortere rejsetider vil tiltrække flere rejsende og flere godskunder, og det betyder større indtægter. De kortere rejsetider betyder også, at togene har en hurtigere omløbstid. Det vil sige, at der ikke skal bruges nær så mange tog(sæt) for at køre en given strækning, og det fører til lavere udgifter til materiel, vedligehold og personale for operatøren. De øgede indtægter vil – i det omfang selskaberne er ejet af det offentlige – kunne reinvesteres i nye jernbaneaktiviteter, som så vil kunne gøre togtrafikken endnu mere attraktiv for endnu flere rejsende.

Det er denne positive opadgående spiral, Enhedslisten stræber efter at sætte i gang med dette beslutningsforslag.

#### *Behov for styrket kollektiv trafik i Trekantområdet*

I kraft af sin beliggenhed er vej- og banetrafikken i Trekantområdet steget voldsomt i de sidste årtier. Stigningen omfatter både transittrafik, trafik til/ fra området og den interne trafik.

Fra 1989 til 2005 steg trafikken på motorvejene i området fra ca. 26.000 køretøjer (årsdøgntrafik) til knap 70.000 køretøjer. Især efter åbningen af Storebæltsforbindelsen er det for alvor gået stærkt. Trængselsproblemer er hyppige, især mellem Vestfyn og Vejle Fjord. Vanen tro kender landspolitikerne kun ét svar: »Udvid motorvejsnettet, så der kan blive plads til endnu flere biler«.

Stigningen i togtrafikken skyldes dels de transitgodstog, der tidligere kørte via Rødby, dels driftsudvidelsen i landstrafikken og dels, at der er blevet indsat flere tog mellem Odense og Århus og mellem Århus og Esbjerg. Dette har dog ikke været tilstrækkeligt til at kunne tilvejebringe det skinnébårne alternativ, som Trekantområdet – på linje med andre større bykoncentrationer – har behov for.

I Trekantområdet er der ved at opstå en erkendelse af det positive i at forbedre og udbygge den kollektive trafik i form af nærbaner, der binder de enkelte bysamfund sammen i et S-tog-lignende system baseret på tog og busser. Med Trekantområdets udnævnelse til landsdelscenter i 2000 blev dette tillige et ufravigeligt krav.

Passagertrafikken i Trekantområdet er i dag af et sådant omfang, at den godt kan bære et selvstændigt trafiksystem. Den skinnébårne trafik i området behøver ikke mere, således som det er tilfældet i dag, bero på standsningsmønstret for de IC3-tog, der indgår i landstrafikken mellem hovedstadsområdet og de større jyske provinsbyer.

Med kommunalreformen er det – i hvert fald i teorien – blevet lettere at realisere et nærbaneprojekt, idet de involverede kommuner nu alle er beliggende i Region Syd, hvor de før lå i fire amter, nemlig Fyn, Vejle, Ribe og Sønderjylland.

#### *Grundprincip for nærbaneprojekt i Trekantområdet*

Trekantområdet er endvidere i den gunstige situation, at jernbanestationerne i de fire stor byer er centralt placeret i forhold til boliger og arbejdspladser, og at der desuden er standsningssteder i en række mellemstore bysamfund. Basisforudsætningen – toget og skinnenettet – er med andre ord allerede til stede, og det gør det nemt at etablere et nærbanesystem, der både betjener de større byer internt og forbedrer den kollektive trafik byerne imellem, suppleret med busserne, der udfylder hullerne i trafiksystemet.

Nærbanen opbygges indledningsvis med halvtimestogdrift Vamdrup/Vejen-Kolding-Fredericia-Middelfart/Vejle-Jelling/Hedensted. I myldretiden køres i 20-minutters-drift.

Derudover etableres et antal velkoordinerede tilbringerbuslinjer med god frekvens og korte rejsetider. I periferien af de fire store bysamfund etableres miniterminaler, hvorfra omstigning til lokale busser er mulig, så ikke alle rejsende skal ind til centrum for at skifte.

Følgende konkrete mål kan/skal nås i løbet af 5 år fra iværksættelsestidspunktet:

1. Etablering af et nærbanesystem med 3 linjer, jf. nedenfor. Der tages afsæt i den eksisterende infrastruktur og de nuværende stationsfaciliteter. Udbygningen sker i takt med anlæg af dobbeltspor fra Lillebælt/Snoghøj til Vejle-Århus og Snoghøj-Lunderskov.
2. Der sker en løbende udbygning af overhalingsspor, perroner, perronspor m.v., efterhånden som behovsundersøgelser og udvikling i passagertallet gør dette nødvendigt.
3. Køreplaner for tog og busser koordineres, så der tages vide hensyn til, at de løser forskellige opgaver, samtidig med at der sættes på suppleringsmuligheder. Eksempelvis skal busserne udfylde »hullerne« i hovedaksen Middelfart/Kolding-Fredericia-Vejle samt opgradere ruten mellem Kolding og Vejle.

Hertil kommer mål, der først vil kunne gennemføres med en lidt længere tidshorisont:

1. Anlæg af en bane fra Jelling til Billund (35 km) og videre til Grindsted og Bramming.
2. Højklassede busforbindelser skal bidrage til at »gøde jorden« med henblik på anlæg af letbaner, f.eks. Vejle-Bredsten m.fl.
3. Personfærge Strib/Middelfart-Fredericia.
4. Mulig forlængelse af nærbanen fra Middelfart til Strib.

#### *Forslag til nærbanesystemets linieføring*

Linje 1: Vejen-Kolding-Fredericia-Vejle-Hedensted.

Linje 2: Vamdrup-Kolding-Fredericia-Middelfart.

Linje 3: Middelfart-Fredericia-Vejle-Jelling.

Fredericia bliver den skiftestation, hvor alle linjer mødes. Det gælder også for linje 2, Vamdrup-Middelfart. Nok vil kørsel via Snoghøjshunten – hvor der ikke er stationer og heller ikke basis derfor – give kortere rejsetid mellem Kolding og Fredericia, men også dårligere betjening af de to byer. Ulempen ved at lade linje 2 køre via Fredericia er en rejsetidsforlængelse på 10-15 min. Desirotog vil bruge ca. 5 min. på at vende i Fredericia.

Efterhånden som passagertallet øges, indsættes der flere tog, og der køres efter et mere varieret standsningsmønster som f.eks. behovsstandsning på de mindre stationer, ligesom der løbende tages stilling til åbning af nye standsningssteder. Med hensyn til etablering af nye standsningssteder henholdsvis genåbning af nedlagte skal dette ske ud fra en konkret behovsvurdering, og hvor passagerunderlaget er størst. Ligeledes tages der hensyn til, at andre trafikmidler koordineres optimalt.

De direkte tog Århus-Esbjerg kan som en konsekvens af det nye system undlade stop i Taulov, Børkop, Brejning og Hedensted. Herved forkortes rejsetiden med 6-8 minutter.

#### *Passagerunderlag*

Nedenstående tabel viser, at rejsende i transit udgør langt den største andel, mens rejsende til/fra Trekantområdet ligger på lidt over halvdelen deraf. Rejser internt i Trekantområdet tegner sig for en relativt lille andel af de samlede rejser, men vil med et selvstændigt nærbanesystem kunne forøges.

*Togrejsende i Trekantområdet*

Transittrafik i Trekantområdet	5,9 mio. rejsende/år
Trafik til/fra Trekantområdet	3,0 mio. rejsende/år
Trafik internt i Trekantområdet	0,7 mio. rejsende/år

Kilde: Banestyrelsen 1998 – der findes, efter det oplyste, ikke nyere tal.

Fra 1993 til 2005 er der i Trekantområdet sket en stigning på 40 pct. i pendlingen, fra ca. 15.000 til ca. 21.000 passagerer. Endvidere har antallet af rejsende til/fra stationer på Vestfyn samt mellem Kolding og Esbjerg været i stigning.

Passagerne fordeler sig som følger:

- Pendlere mellem bolig og arbejdssted/uddannelse: 60 pct.
- Fritidsrejser og indkøbsture: 35 pct.
- Erhvervsrejser: 5 pct.

*Passagerer på stationer i Trekantområdet*

	Afrejser	Ankomster	I alt	Skift
Brejning	75	75	150	
Fredericia	2.790	2.302	5.092	1.157
Jelling	209	174	383	
Kolding	2.195	2.305	4.500	117
Lunderskov	325	264	589	84
Middelfart	1.293	1.334	2.627	97
Taulov	69	58	127	
Vamdrup	136	166	302	
Vejen	668	614	1.282	23
Vejle	2.689	2.853	5.542	489
Vojens	252	286	538	

Kilder: »Stationsstrukturen i Danmark« af Røhl m.fl., udarbejdet til Trafikdage på Aalborg Universitet, 2002 (findes på <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers02/Paper81.pdf>) og DSB's Vesttælling 2005.

DSB's årlige vesttælling dækker over ankomne og afrejste passagerer på alle stationer. Tallene fra stationer i Trekantområdet fremgår af tabellen. Andelen af rejsende, der skifter tog, er stor i Fredericia (ca. 20

pct.). I Vejle skiftes tog til/fra Herning, mens der i Kolding, Lunderskov og Middelfart skiftes mellem tog til/fra Sønderborg og Esbjerg. I Vejen skiftes mellem IC- og RE-tog til/fra Esbjerg.

## F. t. beslutn. om etablering af nærbaner i Trekantområdet

## Indbyggertal

Bysamfund	Indbyggertal
Vojens (Haderslev Kommune)	4.300
Sommersted (Haderslev Kommune)	1.500
Vamdrup (Kolding Kommune)	5.600
Vejen	9.000
Askov (Vejen Kommune)	1.900
Andst (Vejen Kommune)	1.500
Lunderskov (Kolding Kommune)	3.900
Kolding Kommune	63.000
Nr. Bjert (Kolding Kommune)	5.000
Sdr. Vilstrup (Kolding Kommune)	350
Taulov (Fredericia Kommune)	5.000
Fredericia Kommune	50.000
Erritsø (Fredericia Kommune)	4.300
Pjedsted (Fredericia Kommune)	850
Børkop (Vejle Kommune)	7.700
Vejle Kommune	57.000
Bredballe (Vejle Kommune)	8.000
Daugård-Engum (Hedensted Kommune)	2.500
Hedensted	7.000
Grejs (Vejle Kommune)	1.500
Jelling (Vejle Kommune)	4.000
Middelfart Kommune	21.000
Strib (Middelfart Kommune)	4.800
I alt	270.000

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

Ud over de eksisterende stationer bør der ses på muligheden for at åbne et antal nye standsningssteder henholdsvis genåbne nedlagte. I nedenstående tabel gives der et skøn over passagerunderlaget på relevante muligheder i Trekantområdet.

*Indbyggertal ved stationer, hvor det er relevant at undersøge potentialet nærmere*

Eventuelle nye stationer	Det nære opland	Passagerskøn		
		Lavt	Mellem	Højt
Andst	1.500 (sogn)			
Seest (Kolding Vest)	3.800*)	50	290	530
Strandhuse	2.900*)	40	220	400
Nr. Bjert	5.000 (sogn)			
Erritsø	7.200*)	550	1060	1560
Fredericia Nord (Dronning Margrethe Hallen)	3.900*)	50	300	540
Pjedsted	850 (sogn)			
Bredballe (Vejle Øst)	2.400*) (sogn)	30	180	330
Daugård	2.500 (sogn)			
Grejsdalen	1.500 (sogn)			

Kilder: www.sogn.dk samt \*) »Stationsstrukturen i Danmark«, Røhl og Feilberg, udarbejdet til Trafikdage på Aalborg Universitet, 2002

»Det nære opland« defineres som det område, der rummer antallet af indbyggere plus indpendlere inden for en radius af 1 km fra den pågældende station.

For eksisterende stationer plus opland, der indgår som en del af et større byområde, er den gennemsnitlige togrejseprocent 7,6 (lavt skøn: 1,3 pct. – højt skøn: 13,9 pct.). Der er en tendens til, at jo større by desto lavere togrejseprocent.

Mellemskønnet er udtryk for passagerpotentialet i løbet af 5-10 år, under forudsætning af:

- at der er minimum to tog i timen,
- at der er god koordination med bustrafikken,
- at der er stationer – nuværende som kommende – der gør det relevant at foretage lokale rejser.

Etableringen af en ny station koster 10-15 mio. kr. Hertil kommer kommunale anlægsudgifter til adgangsvveje, p-pladser, kloakering m.v.

*Potentialet for mulige standsningssteder*

*Andst:* Genåbning af den nedlagte station beliggende ca. 1,5 km syd for Andst landsby (1.500 indbyggere)

*Seest (Kolding Vest):* Nyanlæg i blandet kvarter (etageejendomme, villaer/rækkehuse og let industri). Ved stiforbindelse over Kolding Ådal inddrages større tæt-lavt boligområde med relativt dårlig busbetjening.

*Strandhuse:* Forstad med overvejende parcelhuse.

*Nr. Bjert:* Ekspanderende udflytterby fra Kolding.

*Erritsø:* Sydlig bydel i Fredericia med stort befolkningsunderlag (ca. 7.200 indbyggere), regionale uddannelsessteder, htx-skole m.m. Hertil kommer mange industriarbejdspladser. Af de potentielle standsningssteder har Erritsø det største passagerpotentiale.

*Fredericia Nord (Dronning Margrethe Hallen):* Boligområder med mange etageejendomme, mange industriarbejdspladser, bl.a. Carlsberg, stort udstillingsområde og haller samt temapark.

*Pjedsted:* Genåbning af den nedlagte station beliggende midt i mindre landsby.

*Bredballe (Vejle Øst):* Betjener selvstændigt byområde, der overvejende består af parcelhuse.

*Daugård:* Genåbning af den nedlagte station beliggende midt i mindre landsby

*Grejsdalen:* Genåbning af den nedlagte station beliggende i forstad med megen transittrafik.

## Rejsetider i minutter

	Krav til rejsetid med tog	Rejsetid bil	Rejsetid tog	Rejsetid bus	Vej-km	Bane-km
Fredericia-Kolding	20	24	15	55	24	20
Fredericia-Vejle	20	26	18	60	24	26
Fredericia-Middelfart	8	13	8	24	10	10
Fredericia- Børkop	10	15	9	27	14	12
Fredericia-Middelfart	8	13	8	24	10	10
Vejle-Børkop	12	12	12	16	12	14
Vejle- Middelfart	25	27	28	80	32	36
Vejle-Jelling	10	18	14	20	12	14
Kolding-Vejle	-	20	42-56	30	29	-
Kolding-Middelfart	30	23	18	45	26	30
Kolding-Vamdrup	15	18	14	27	17	19
Kolding-Vejen	15	21	15	48	36	25
Vejle-Hedensted	10	13	11	22	13	19
Lunderskov-Vamdrup	5	11	5	15	8	6
Lunderskov-Vejen	7	14	7	18	12	12
Vejen-Middelfart	49	31	27	-	40	55
Vejen-Hedensted	60	40	67	-	53	90
Vejen-Jelling	47	47	68	-	55	85
Vamdrup-Vejen	20	16	20	-	13	18
Vamdrup-Jelling	62	48	68	-	57	80
Vamdrup-Hedensted	58	40	67	-	56	85

Kilde: »Kollektiv trafikplan i Trekantområdet« af Sven Erik Thomsen, Kolding Kommune, og Niels Melchior Jensen, COWI, præsenteret til Trafikdage på Aalborg Universitet 2001 (kan findes på <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers01/Kol-tra/Melchior%20Jensen2605.pdf>)

Tabellen viser, at rejsetiderne med tog stort set lever op til kravet for rejsetiderne, og at de fleste forbindelser er lige så hurtige eller endog hurtigere end bilen. Kun mellem Kolding og Vejle samt fra stationerne vest for Kolding til Vejleområdet er bilen hurtigst.

## Gode Tog til Alle

DSB's plan Gode Tog til Alle (GTA) tilgodeser ikke i tilstrækkeligt omfang lokaltrafikken i Trekantområdet. Det nuværende oplæg for GTA fra 2006 fokuserer på strækningerne København-Esbjerg og København-Århus, men tager hverken hensyn til, at Trekantområdet udgør et samlet landsdelscenter, eller at der ingen sammenhæng er i trafikken mellem Fredericia og Kolding, fordi togene Esbjerg-København og Sønderborg-København ikke længere kører via Fredericia, men ad Snoghøjshunten. Det har til gengæld den

fordel, at det afkorter rejsetiden med 17 minutter, og at der er halvtimesdrift mellem Kolding og Middelfart, mens driften mellem Kolding og Fredericia er mere uregelmæssig.

## Bustrafik

Til betjening af de tyndtbefolkede områder i Trekantområdet kan oplandsskolerne fungere som miniterminaler for omstigning mellem lokalruterne.

En del passagerer vil desuden få et bedre transporttilbud, hvis mulighederne for at skifte mellem regionale busser og bybusser bliver forbedret f.eks. ved indfaldsvejene til de større byer. Derved undgås, at de rejsende skal helt ind til centrum med regionalbusserne for derefter at køre ud igen med en bybuslinje ad en anden radial, altså en klar rejsetidsbesparelse.



Der er allerede blevet udpeget 22 lokaliteter. De fordeler sig med 8 i Kolding, 5 i henholdsvis Vejle og Fredericia og 4 i Middelfart.

### *Skriftlig fremsættelse*

**Per Clausen (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om etablering af nærbaner i Trekantområdet.*

(Beslutningsforslag nr. B 42).

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