



Fremsat den 16. marts 2010 af Per Clausen (EL), Line Barfod (EL), Johanne Schmidt-Nielsen (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 i løbet af 5 år fra iværksættelsestidspunktet efter følgende retningslinjer:

- Etablering af et nærbanesystem med tre 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, teknologi m.v., efterhånden som behovsundersøgelser og udvikling i passagertallet gør dette nødvendigt.
- Øget koordination mellem tog og busser, hvor busserne i højere grad medvirker til at udfylde »hullerne« i hovedaksen Kolding-Fredericia-Vejle/Middelfart.
- Iværksættelse af undersøgelse med henblik på anlæg af bane fra Jelling til Billund (35 km) og videre til Grindsted og Bramming.

Bemærkninger til forslaget

Generelle bemærkninger

Beslutningsforslaget er en let revideret genfremstilling af beslutningsforslag nr. B 42 om etablering af nærbaner i Trekantområdet fra folketingsåret 2008-09, jf. Folketingstidende tillæg A side 1692.

Beslutningsforslag skal desuden ses i sammenhæng med følgende af Enhedslistens tidligere fremsatte beslutningsforslag:

- B 115, jernbanepakke for Sønderjylland, jf. (folketingsåret 2006-07) Folketingstidende, tillæg A side 6763.
- B 136 og B 137, jernbanepakke for Fyn, jf. (folketingsåret 2006-07) Folketingstidende, tillæg A side 7336 og 7341.
- B 48, jernbanepakke for strækningen Fredericia-Aalborg (den østjyske længdebane), jf. (folketingsåret 2007-2008, 2. samling) Folketingstidende, tillæg A side 2635.
- B 41, etablering af jernbanetunnel under Lillebælt, jf. (folketingsåret 2008-09) Folketingstidende tillæg A side 1686.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review on the Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 (

<http://www.hm-treasury.gov.uk>

) kom transportsektorens bidrag til klimaforandringerne for alvor i fokus. Senere er der kommet flere 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 til-

gængelig. 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 to til tre generationer. Det vil sige, at effekterne i høj grad vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn og oldebørn.

Der findes i dag adskillige muligheder 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 bidrages til at undgå klimaforandringerne.

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgange 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 til milliardinvesteringer. Jernbaneinvesteringer har i årevis haltet bagefter, mens trafikproblemer er blevet »løst« på ad hoc-basis ved fortsatte motorvejsbyggerier.

Med trafikforliget af 29. januar 2009 afsættes der betydelige beløb til udbygning af togtrafikken. Trekantområdet tilgodeses med anlæg af det manglende dobbeltspor Vamdrup-Vojens, udbygning af godsterminalen i Taulov og med nye signaler efter 2015-2018. Det er bedre end ingenting, men langt fra nok i forhold til behovet for at etablere et nærbanesystem i Trekantområdet.

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 skinnebåren 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 skinnekapaciteten og med henblik på at gøre skinnenettet langt mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser.

En opgraderet jernbaneinfrastruktur forsynet med den nyeste signalteknologi giver markante 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, information, markedsføring 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 Trekantområdet 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«, og et sådan lovforslag er Folketinget med L 133 om udbygning af den østjyske motorvej ved at behandle i disse uger. Udbygningen af den østjyske motorvej er dog kun en stakket frist, og snart vil merkapaciteten på motorvejen være opbrugt, og så skal man til at udvide igen.

Stigningen i togtrafikken skyldes dels de godstog, der tidligere kørte via Rødby, dels udvidelsen i landstrafikken og dels, at der er blevet indsat flere tog Odense-Århus og Århus-Esbjerg. Dette er prisværdigt, men er dog ikke tilstrækkeligt til at tilvejebringe det skinnebårne alternativ, som Trekantområdet på linje med andre større bykoncentrationer har behov for.

I Trekantområdet er der i de senere år opstået en erkendelse af nødvendigheden af at forbedre og udbygge den kollektive trafik, der binder de enkelte bysamfund sammen i et S-togs-lignende system baseret på nærbanetog og busser.

Denne erkendelse kom f.eks. til udtryk i marts 2001, da borgmestrene fra Trekantområdet henvendte sig til daværende trafikminister Jakob Buksti og bad ham om at se nærmere på mulighederne for at anlægge et S-togs-lignende nærbanesystem i området. Borgmestrene ønskede desuden, at der skulle anlægges flere standsningssteder samt direkte togforbindelse til Billund lufthavn.

Passagertrafikken i Trekantområdet er i dag af et sådant omfang, at den kan bære et selvstændigt trafiksystem. Togtrafikken i området bør ikke længere, således som det er tilfældet i dag, basere sig på, hvor de IC3-tog, der indgår i landstrafikken mellem hovedstadsområdet og de større jyske provinsbyer og mellem Århus og regionens sydlige større byer, standser.

Med kommunalreformen burde det være 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 et nærbaneprojekt i Trekantområdet

Trekantområdet er i den gunstige situation, at jernbanestationerne i de fire store 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 og suppleret med busserne udfylder hullerne i rutenettet.

Nærbanen opbygges indledningsvis med halvtimesdrift Vamdrup/Vejle-Kolding-Fredericia-Middelfart/Vejle-Jelling. 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.

Forslag til nærbanesystemets linieføring

- Linje 1: Vejle-Kolding-Fredericia-Vejle-Jelling.

- Linje 2: Vamdrup-Kolding-Fredericia-Middelfart.
- Linje 3: Middelfart-Fredericia-Vejle-Hedensted.

Fredericia bliver skiftestationen – eller knudepunktet – hvor alle linjer mødes. Det gælder også for linje 2, Vamdrup-Middelfart. Nok vil kørsel via Snoghøjshunten – hvor der ingen stationer er – give kortere rejsetid mellem Kolding og Middelfart, men også dårligere forbindelser mellem Kolding og Fredericia. Ulempen ved at lade linje 2 køre via Fredericia er en rejsetidsforlængelse på 10-15 minutter. Desirotog vil bruge ca. 5 min. på at vende i Fredericia.

Efterhånden som passagertallet øges, indsættes flere tog, og der køres efter et mere varieret standsningsmønster, 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 sker dette ud fra en behovsvurdering, og hvor passagerunderlaget er størst.

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

Passagerunderlag

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

- 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 og mellem Kolding

ding og Esbjerg været i stigning. Passagerne fordeler sig som følger:

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

	Afrejser	Ankomster	I alt	Skift
Brejning	102	66	168	
Fredericia	2.835	2.595	5.430	997
Jelling	204	201	405	
Kolding	2.637	2.227	4.864	97
Lunderskov	235	323	558	61
Middelfart	1.242	1.078	2.320	127
Taulov	77	103	180	
Vamdrup	180	141	321	
Vejen	499	636	1.135	
Vejle	2.850	2.902	5.752	167

(Kilde: DSB's Vesttælling 2008)

DSB's årlige vesttælling dækker over ankomne og afrejste passagerer på alle stationer. 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.

	Det nære opland	Lavt passagerskøn	Mellem passagerskøn	Højt passagerskøn
Seest (Kolding S)	3.800	50	290	530
Nørre Bjert	5.000			
Erritsø	7.200	550	1.060	1.560
Fredericia Nord (Margrethe Hallen)	3.900	50	300	540
Bredballe (Vejle N)	2.400	30	180	330
Grejsdalen	1.500			

Kilder til det nære opland: www.sogn.dk og til passagerskønnene: »Stationsstrukturen i Danmark« (Banestyrelsen, 2001)

»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

– Erhvervsrejser: 5 pct.

Passagerer på stationer i Trekantområdet

Nedenstående skema viser antallet af passagerer på stationerne i Trekantområdet.

Potentialet for mulige standsningssteder

Ud over de eksisterende stationer, bør der ses på muligheden for at åbne nye standsningssteder henholdsvis genåbne nedlagte. I nedenstående tabel gives der et skøn over passagerunderlaget på nogle relevante muligheder i Trekantområdet, ligesom der er angivet indbyggertal ved stationerne, hvor det er relevant at undersøge potentialet nærmere.

by, desto lavere togrejseprocent, idet der er flere transportmuligheder til stede.

Mellempassagerskønnet 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, og
- at der er stationer – nuværende som kommende – hvorfra det er relevant at foretage lokale rejser.

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

Med hensyn til potentialet for de ovennævnte mulige standsningssteder gælder:

- Seest: Nyanlæg i blandet kvarter (etageejendomme, villaer/rækkehuse og let industri). Ved stiforbindelse over Kolding Ådal inddrages større tæt-lavt boligområde med relativt dårlig busbetjening.
- Nørre Bjerst: Nyanlæg i ekspanderende udflytterby fra Kolding.
- Erritsø: Nyanlæg i Fredericias sydlige bydel med stort befolkningsunderlag (ca. 7.200 indbyggere), regionale uddannelsessteder, htx-skole m.m. Hertil kommer mange industriarbejdspladser. Af de mulige standsningssteder har Erritsø det største passagerpotentiale.
- Fredericia Nord: Nyanlæg. Boligområder med mange etageejendomme, mange industri-

arbejdspladser, bl.a. Carlsberg, stort udstillingsområde, haller samt temapark.

- Bredballe: Betjener selvstændigt byområde, overvejende villaområde.
- Grejsdalen: Genåbning af den nedlagte station beliggende i forstad med megen transittrafik.

Rejsetider i minutter

Nedenfor ses en tabel, der 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.

	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	301	202	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 ved Trafikdage på Aalborg Universitet 2001 (<http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers01/Kol-tra/Melchior%20Jensen2605.pdf>).

»Gode Tog til Alle«

DSB's »Gode Tog til Alle« (GTA) tilgodeser ikke i tilstrækkelig grad lokaltrafikken i Trekantområdet. Det seneste GTA-oplæg (2006) fokuserer på strækningerne København-Esbjerg og København-Århus, men tager hverken hensyn til, at Trekan-

tområdet udgør et relativt sammenhængende byområde, eller at der er ringe sammenhæng i trafikken Fredericia-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 og ofte inkluderer et togskifte undervejs. Det har dog hjulpet noget, at DSB har indsat direkte tog Kolding-Århus.

Bustrafik

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

En del passagerer vil desuden få kortere rejsetid, såfremt 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 ind til centrum med regionalbusserne for derefter at køre ud igen med en bybuslinje ad en anden radial.

Ved tidligere undersøgelser blev der udpeget 22 lokaliteter, der fordeler sig med 8 i Kolding, 5 i henholdsvis Vejle og Fredericia og 4 i Middelfart.

Finansiering

Nærbaneprojektet kræver i sin indledende fase kun beskedne investeringer i infrastruktur, ud- eller ombygning af stationer og lignende faciliteter. Der skal anskaffes et antal togsæt til nærbanen, og der er udgifter til personale, værksteder, administration, planlægning, markedsføring m.v. En del af udgifterne hertil vil komme fra nærbanens billetindtægter, men i den indledende fase vil der være brug for tilførsel af midler via finansloven.

Enhedslisten foreslår derudover, at de midler, der ellers var afsat til udbygning af motorvejene i Trekantområdet, i stedet anvendes til udbygning af nærbanen.

*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 154).

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