



Beslutningsforslag nr. **B 118**

Folketinget 2010-11

Fremsat den 1. april 2011 af Per Clausen (EL), Line Barfod (EL), Johanne Schmidt-Nielsen (EL) og Frank Aaen (EL)

Forslag til folketingsbeslutning om udbygning og opgradering af jernbanen Odense-Svendborg

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at udbygge og opgradere Odense-Svendborg jernbanen efter følgende retningslinjer:

- Der anlægges dobbeltspor Odense-Svendborg med Svendborg-Stenstrup som første etape.
- Strækningshastigheden sættes op til 140 km/t.
- Standsningsstedet i Sørup genåbnes.
- Overkørslerne på strækningen nedlægges, og der etableres alternative under-/overføringer for den gående og kørende trafik.

Bemærkninger til forslaget

I 1998 indgik den daværende SR-regering, SF og Enhedslisten en aftale om at udbygge og opgradere jernbanen Odense-Svendborg. Målet var at gøre den til en »mønsterbane«, og aftalen bestod i at indsætte nye, miljøvenlige tog og at øge strækningshastigheden fra 100 km/t. til 120 km/t. Derved blev det muligt at øge frekvensen af afgang og at reducere rejsetiden med 40 pct., svarende til et fald i rejsetiden fra 63 til knap 37 minutter. Desuden skulle korrespondancen mellem busser og tog forbedres, en mere offensiv markedsføring skulle tiltrække flere rejsende, og brugerne skulle inddrages i forbindelse med projektets gennemførelse.

Projektet omfattede anlæg af dobbeltspor på tre stationer, nedlæggelse af et antal overkørsler, opgradering af sikkerhedssystemer og et automatisk tognummersystem, som ville sikre en hurtigere og mere smidig afvikling af togdriften. Hertil kom anlæg af nye spor og en perron på Odense Banegård samt bedre omstigningsmuligheder til bybusser og rutebiler.

Regeringsskiftet i 2001 stillede imidlertid flere af tiltagene i bero. Det gjaldt bl.a. samspillet mellem bus og tog, markedsføringen og brugerinddragelsen.

Langt mere problematisk har det været, at banen – efter opgraderingen – har været plaget af en del vanskeligheder dels i forbindelse med indsættelsen af de nye Desirotog, dels i forbindelse med langvarige infrastrukturarbejder, der betød, at banen i perioder var lukket og togdriften erstattet af busser.

Daværende transportminister Flemming Hansen blev i 2005 spurgt om årsagerne til den ustabile drift, hvortil ministeren svarede: »Banedanmark oplyser, at opgraderingen af Svendborgbanen af økonomiske grunde i høj grad blev baseret på størst mulig genanvendelse af de eksisterende sikrings-, overkørsels- og kabelanlæg. Derfor må de sikringstekniske anlæg [...] nu betegnes som en broget blanding af gamle relæbaserede anlæg og nyt fuldelektronisk udstyr. Sammensætningen med de mange forskellige anlægstyper har medført et utilfredsstillende højt antal tekniske fejl, ligesom der er konstateret uforholdsvist mange fejl i kabelanlægget.

[...] Det er baggrunden for, at jeg nu har bedt Banedanmark igangsætte ni konkrete aktiviteter, der alle kan bidrage til at forbedre den ustabile driftssituation.« (Jf. svar på § 20 spm. nr. S 1572, folketingsåret 2004-05, 2. samling).

Antallet af forsinkede og aflyste tog faldt efter iværksættelsen af handlingsplanen, men ikke alle problemer forsvandt, og togdriften var stadig præget af mange forsinkelser og aflysninger.

I et brev til medlemmer i Folketingets Trafikudvalg (ikke omdelt som udvalgsdokument på udvalgets hjemmeside) skrev Dansk Jernbaneforbund den 10. maj 2006, at de fleste fejl (ca. 99 pct.) ligger »ude i marken« - dvs. tidskrævende lampefejl, sporisoleringer, dårlige sveller og underlag og fejl på overkørselsanlæg. Også vedligeholdelsen lader en del tilbage at ønske. Det nævnes således i brevet, at sporskifteeftersynet er sat ned fra fire til en gang årligt.

Driften hæmmes af infrastrukturbeholdninger på den enkeltsporede bane. Kapaciteten er fuldt udnyttet, fordi alle stationerne skal betjenes mindst én gang i timen. Skal der ske

en yderligere forøgelse af togdriften, er anlæg af dobbeltspor derfor nødvendigt.

På 30 pct. af banen, svarende til ca. 16 km, er der hastighedsbegrænsninger på 60-100 km/t. Det skyldes ifølge Banedanmarks genopretningsplanen, der har afsæt i Trafikaftalen fra 2007, infrastrukturforhold, der ikke umiddelbart kan ændres, og det drejer sig om kurver, afstand mellem signaler og afstand mellem de enkelte stationer, og at anlægsprojektet alene omfattede forbedringer på den bestående strækning og ikke ændringer af strækningens forløb, herunder udretning af kurver.

De her nævnte problemer vil ifølge Banedanmarks planer for genopretning af infrastrukturen først blive udbedret på et senere tidspunkt, og de vil kun i begrænset omfang forøge kapaciteten. Dele af banen vil stadig være hårdt presset. Det gælder især den 15 km lange strækning fra Stenstrup til Svendborg, hvor der ikke er et eneste krydsspor.

I maj 2008 blev daværende transportminister Carina Christensen spurgt, om der på baggrund af de forsinkelser, der jævnligt opstår på banen, kunne anlægges dobbeltspor dér, hvor forsinkelserne er værst, nemlig mellem Svendborg og Stenstrup, når der alligevel skulle ske en renovering af banen i 2009. Det afviste ministeren, idet hun ikke fandt, at der med den daværende trafikmængde var grundlag for at etablere dobbeltspor på strækningen. (Jf., folketingsåret 2007-08, 2. samling, svar på TRU alm. del – spm. 621).

De talrige forsinkelser og aflysninger førte til, at DSB mistede rejsende. For at vinde dem tilbage tilbød DSB gratis kørsel i januar 2004 - et tilbud, som et rekordstort antal passagerer tog imod, men da gratisperioden var forbi, forsvandt de fleste igen. Netto blev resultatet dog 13 pct. flere rejsende, men nye driftsproblemer i 2006 fik atter flere rejsende til at søge væk.

I 2007 undersøgte Rigsrevisionen, hvad der var kommet ud af opgraderingen, og hvorfor der stadig var så mange problemer med banen. Rapporten konkluderede, at opgraderingsprojektet havde levet op til formålet, og at der var sket en klar forbedring af betjeningen med indsættelsen af bedre materiel, flere togafgange og kortere rejsetid, om end ikke så meget som de oprindeligt tilstræbte 40 pct. Antallet af passagerer var steget med 15-20 pct. på de større stationer. (Jf. »Beretning til statsrevisorerne om forbedringer af Svendborgbanen«, omdelt som 2007-08, 2. samling, TRU alm. del – bilag 341)

Den usikkerhed, der råder på Svendborgbanen, kunne nemt være blevet katastrofal med indvielsen af motorvejen Odense-Svendborg i 2009. F.eks. ville indsættelsen af hurtigbusser kunne erobre mange DSB-rejsende, der var trætte af den upålidelige togdrift. Så galt gik det heldigvis ikke.

Nye, komfortable tog, bedre regularitet og færre aflyste tog har således tilsammen givet en passagerfremgang på ca. 9 pct. i første del af 2010. Det er dette momentum, som beslutningsforslaget vil udvide ved at forbedre infrastrukturen i form af dobbeltspor og højere strækningshastighed, en successiv nedlæggelse af overgangene begyndende med de mest usikre og

genåbning af nye standsningssteder i Sørup til betjening af den nordlige del af Svendborg.

Signalprojektet og elektrificering

Odense-Svendborg-banen skal ifølge »Signalprogrammet« (side 130–131) have nye signaler i 2019–2021. Dette skal der tages hensyn til i forbindelse med det kommende anlægsarbejde, ligesom strækningen ved samme lejlighed skal immuniseres, således at banen snarest kan elektrificeres.

Snarlig elektrificering er i overensstemmelse med anbefalingerne i Klimakommissionens rapport om udfasning af de fossile brændstoffer og overgang til eldrift baseret på vedvarende energi.

En elektrificering vil tillige gøre det muligt, at togene kan køre med højere hastigheder. Det vil gøre banen endnu mere attraktiv, og den vil dermed kunne tiltrække endnu flere rejsende, og det vil give banen øgede indtægter til betaling for de anlægsudgifter, der er en følge af dette beslutningsforslag. Samtidig bidrager kortere køretid til en hurtigere omløbstid, og derved frigøres der rullende materiel til at forøge antallet af afgang.

Alternativ til udbud af Svendborgbanen

Beslutningsforslaget er et alternativ til det varslede udbud af togtrafikken Fredericia-Odense-Svendborg, som transportministeren mener der skal til, for at der kan komme flere rejsende i den kollektive trafik. Det er et synspunkt, der ikke

er belæg for, og udbuddet vil ikke have anden effekt, end at det lægger beslag på kostbare ressourcer, der kan anvendes langt bedre ved at forøge sporkapaciteten og ved at indsætte flere tog og derigennem skabe forudsætningerne for en vel-fungerende togtrafik.

En udbygning af sporkapaciteten er fri for de mangfoldige juridiske, økonomiske, organisatoriske og logistiske udfordringer, der kendetegner udbudspolitikken på jernbaneområdet. En udbygning af sporkapaciteten vil – sammen med forslagetets øvrige elementer – være en stabil og fremtidssikret løsning. Det giver mulighed for flere afgang, en bedre regularitet og færre tog, der skal vente på, at modkørende tog passerer.

Økonomi

Beslutningsforslagets samlede anlægsomkostninger skønnes at ligge i intervallet 2,5-3 mia. kr. Heri indgår anlæg af dobbeltspor (47 km), nedlæggelse af knap 30 baneoverskæringer, anlæg af alternative under-/overføringer og anlæg af et nyt standsningssted i Sørup.

Enhedslisten mener, at finansieringen af udbygningen af Svendborgbanen dels skal komme fra en oliefond indeholdende provenuet fra udvinding af Nordsøolien, dels ved, at flere de af milliarder kr., der årligt anvendes på motorvejsbyggeri, i stedet anvendes på miljøvenlige og ressourcebesparende trafikmidler som f.eks. jernbanen.

Skriftlig fremsættelse

Per Clausen (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om udbygning og opgradering af jernbanen Odense-Svendborg.

(Beslutningsforslag nr. B 118)

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