

Beslutningsforslag nr. B 115. Fremsat den 14. marts 2007 af Rune Lund (EL), Jørgen Arbo-Bæhr (EL) og Per Clausen (EL)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af banerne Tinglev-Sønderborg, Tinglev-Tønder, Vojens-Haderslev, Røde Kro-Aabenraa, Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder og Tønder-Nieböll

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig behovsanalyse af mulighederne for at anlægge de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg, samt opgradering af sidebanerne Tinglev-Sønderborg, Tinglev-Tønder, Vojens-Haderslev og Røde Kro-Aabenraa efter følgende retningslinjer:

- De enkeltsporede strækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg udbygges til dobbeltspor, hvor der kan køres med en hastighed af 200 km/t. Der tages afsæt i lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg fra 1993. Den første etape, Vojens-Tinglev, blev færdiggjort i 1996, mens der ikke blev taget stilling til tidspunktet for anlæg af 2. etape, Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg.
- Strækningen Tinglev-Sønderborg udbygges til dobbeltspor. Alternativt etableres det nødvendige antal krydsningsspor, så der vil være kapacitet til at iværksætte halvtimesdrift mellem Sønderborg og Tinglev/Fredericia/Flensborg/Tønder.

- Strækningen Tinglev-Tønder renoveres, så det vil være muligt, at etablere gods- og passagertransport på strækningen, således som der lokalt er fremsat ønsker om.
- Strækningerne Vojens-Haderslev og Røde Kro-Aabenraa renoveres, så det vil være muligt at etablere gods- og passagertransport på strækningen, således som der lokalt er fremsat ønsker om.
- Strækningen Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder udbygges til to spor. Alternativt opgraderes den til 160 km/t og forsynes med de nødvendige krydsningspor med henblik på timedrift og myldretidstog mellem Esbjerg og Tønder.
- Strækningen Tønder-Nieböll renoveres.
- Der oprettes et antal standsningssteder på de her omtalte banestrækninger, jf. »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001. Følgende stationer kan være relevante: Over Jersdal, Hjordkær, Bolderslev, Rinkenæs og Vester Sottrup. Hertil kommer standsningssteder på de ovenfor nævnte sidebaner: Tinglev-Tønder, Vojens-Haderslev og Røde Kro-Aabenraa.

## *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 bidrag 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.

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

Udledning af drivhusgasser kan reduceres ved øget energieffektivitet, ved forandringer i efterspørgsel og ved anvendelse af ren energi.

### *Global opvarmning og transportteknologien.*

Uanset danske regerings 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 energiforbrug og -reduktioner.

De investeringer, der foretages i dag, vil få dybtgående virkninger på klimaet om allerede 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 i verdens fysiske geografi må medføre voldsomme forandringer af den menne-

skelige 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 vejr- mønstres regionale og sektorale 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.

Alle lande vil blive berørt. De mest sårbare – de fattigste lande og disses befolkninger – vil blive de første, der rammes, selv om de har bidraget mindst til at forårsage klimaforandringerne. Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder oversvømmelser, tørke og orkaner, stiger allerede, også i de rige lande.

Vi har allerede en række handlemuligheder for at reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig for at motivere, at vi gør brug af dem.

Udledninger kan nedbringes ved mere effektiv energiudnyttelse, ved ændringer i efterspørgsel og ved, at renere kraftværks-, varme- og transportteknologier ibrugtages. Kraftige udledningsreduktioner vil også være nødvendige i transportsektoren.

Klimaforandringer kræver et internationalt modtræk, der bygger på en fælles forståelse af langsigtede målsætninger og rammer for handling.

Ved at en stadig større del af transportarbejdet udføres på skinner, kan togtrafikken bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren. Det kræver generelt mindre energi og forurenere 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.

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.

På de enkeltsporede strækninger kan der i dag kun afvikles 2-3 tog pr. retning i timen. Med afsæt i Tra-

fikstyrelsens »Strategianalyse København-Ringsted« kan det konstateres, at ifølge de foreliggende godsprognerer må kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens forventes at være fuldt i udnyttet fra 2010-2012. Derefter vil kørsel med flere godstog være problematisk, idet både passagertog og godstog må regne med længere køretid, når de stedse hyppigere skal vente på hinanden.

I dag er der store forsinkelser i togtrafikken til og fra Sønderjylland. I perioden 2004-2006 drejede det sig om ca. 14 pct. af alle tog til Sønderborg og 23 pct. af alle tog til Padborg, således som det fremgår af transport- og energiministerens svar på TRU alm. del – spørgsmål 37 af 20. november 2006.

For passagertrafikkens vedkommende vil stigningen i passagertrafikken ske, når DSB iværksætter Gode Tog til Alle, og dette samt den stigende godstrafik gør, at regulariteten for både passager- og godstog vil være spændt til det yderste, om ikke forværret. Disse forhold begrundet behovet for en forøgelse af kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev og Sønderborg, og at dette sker uafhængigt af, hvorvidt der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt.

Væksten i godstrafikken stammer dels fra de godstog, der kører mellem Øresund og Padborg, dels fra stigende godsmængder fra Nordjylland til Padborg/Tyskland. Om det sidste erklærer den nordjyske transportsammenslutning Nordic Link, »at hvis betydningen af bane- og kombitransport for godstransport over længere afstande øges fremover, vil det manglende godsbanesystem mellem Jylland og Norge/Sverige komme til at udgøre den største potentielle infrastrukturflaskehal«, jf. [www.nordiclink.org/materiale/rapport1997/RAP\\_situation.htm](http://www.nordiclink.org/materiale/rapport1997/RAP_situation.htm). Også Nordjyske Jernbaner forventer en stigning i godstransporten til/fra Hirtshals, bl.a. fordi der ved indførelse af Maut (vejafgift) i Tyskland vil blive overflyttet yderligere gods til skinner.

Skabes der ikke plads på jernbanenettet til godset, må det forventes, at der vil ske en mærkbar reduktion af godstrafikkens omfang, og at der vil ske overflytning af gods fra bane enten til færger på Østersøen fra f.eks. Sydsverige eller til lastbiler. Det er afgørende, at

banegodstransporten – af hensyn til miljømæssige forhold – ikke svækkes i forhold til vejtransporten. Alternativet vil være, at godstogene prioriteres højere end persontrafikken, hvilket ikke er acceptabelt.

Godstransportørernes afhængighed af banekorridoren Øresund-Padborg bliver mere og mere udtalt, og da udsigterne til, at der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt fortaber sig i det uvisse – bl.a. som følge af tyskernes ulyst til at engagere sig i projektet – bør denne uvished ikke blokere for iværksættelse af nødvendige tiltag andre steder i landet.

I Syd- og Sønderjylland er der et stort ønske om at få anlagt de manglende dobbeltspor. Der argumenteres med, at en manglende udbygning dels hæmmer trafikken mellem landsdelen og det øvrige land, dels er med til at fastholde regionen som et infrastruktursvagt udkantsområde, der sakker bagud i forhold til resten af landet.

#### *Om de enkelte etaper:*

##### *Lunderskov-Tinglev-Padborg (71 km)*

Der anlægges dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens (20 km) og mellem Tinglev og Padborg (17 km). Strækningshastigheden sættes til 200 km/t.

Der hersker nogen usikkerhed om anlægsomkostningerne. I svaret på TRU alm. del – spørgsmål 106 af 19. december 2006 angiver transport- og energiministeren dem til 530-600 mio. kr. (2005-priser). Men i Transport- og Energiministeriets rapport fra 2004 »Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt« fremkommer der en indtægt på 2,24 mia. kr. ved, at dobbeltsporene mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev og Padborg *ikke* anlægges.

Når man ser de anlægspriser pr. kilometer nyanlagt jernbane, der anvendes for 2. spor mellem Lejre og Vipperød, mon man så ikke kan gå ud fra, at det er den høje pris – de 2,24 mia. kr. – der vil være gældende?

Der genåbnes tre nedlagte landstationer: Over Jersdal, Hjorkær og Bolderslev. Pris pr. station samt øvrige publikumsfaciliteter m.v. 10-15 mio. kr. pr. station.

Station	Befolkningsunderlag
Over Jersdal	2.500
Hjorkær	2.100
Bolderslev	1.900

Andre forbedringer af passagertogdriften, der kan gøres mulige som følge af anlægget af de manglende dobbeltspor:

- Direkte tog Sønderborg-Flensborg (timedrift).
- Direkte tog Sønderborg-Tinglev-Tønder (timedrift).
- Etablering af et selvstændigt togsystem Flensborg-Fredericia/Middelfart(-Odense).
- Halvtimesdrift fra Sønderborg mod nord. Hvert andet tog kører til Østerport og hvert andet til Århus/Ålborg.
- Der er brug for en togdrift med et mere varieret standsningsmønster, så ikke alle stationer betjenes af alle tog.
- Togforbindelse til Tønder/Esbjerg via den reaktive-rede Tinglev-Tønder-bane.

#### *Tinglev-Sønderborg (42 km)*

Strækningen udbygges til dobbeltspor, og strækningshastigheden sættes til 160 km/t. Alternativt sker der en opgradering af banen med anlæg af det fornødne antal krydsningspor, så halvtimesdrift kan gennemføres. Banen udstyres med ATC.

Anlægsomkostningerne skønnes at være 1,5-2 mia. kr.

DSB anslår, at indførelse af timedrift på strækningen Tinglev-Sønderborg vil give 35.000-50.000 ekstra passagerer på årsplan. Dette skal ses i sammenhæng med de 275.000 passagerer, som rejste på strækningen i 2005. Tallet beror på, hvorvidt der indføres timedrift med lokaltog Tinglev-Sønderborg eller ved, at den bestående IC-togs-drift udvides til timedrift. (Ministerens besvarelse af TRU alm. del – spørgsmål. 46 af 3. november 2006.)

Der kan genåbnes to stationer: Vester Sottrup og Rinkenæs.

Station	Befolkningsunderlag
Vester Sottrup	2.000
Rinkenæs	2.400

Kilde: *Stationsstrukturen i Danmark*, Banedanmark, 2001, og [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk)

#### *Tinglev-Tønder (26 km)*

Strækningen renoveres, således at driften med passager- og godstog kan genoptages.

Såvel Tønder Kommune som det nu nedlagte Sønderjyllands Amt og delstatsregeringen i Schleswig-Holstein har udtrykt ønske om, at strækningen ikke nedlægges, da der er planer om, at strækningen kan indgå i et regionalt koncept for jernbanetransport. Desuden har Arriva oplyst, at selskabet har planer om at kunne køre passagerer til Tønder Øst (sygehus), men ellers ikke er interesseret i resten af strækningen.

Det selskab, der trafikerer strækningen Nieböll-Tønder, Nordfriesischen Verkehrsbetriebe, planlægger at anlægge en ringbane Tønder-Tinglev-Padborg-Flensborg-Nieböll-Tønder.

Endelig meddeler Dansk Jernbane ApS, at man har brug for strækningen i forbindelse med godskørsel til og fra Tønder. Selskabet mener ikke, det er nødvendigt at renovere banen til en strækningshastighed på 100 km/t; man kan klare sig med mindre og har derfor tilbudt at renovere Tinglev-Tønder til lav standard. Uden denne øst-vest-forbindelse er selskabet tvunget til at køre en længere omvej over Ribe.

Uagtet der ikke er afsat midler til at renovere bane-strækningen, er der med andre ord behov for at genoptage driften på strækningen. Når Dansk Jernbane ApS mener at kunne tjene penge på at køre på strækningen og der samtidig er fremsat ønsker såvel fra lokale og regionale myndigheder som fra private, er der basis for en genåbning af banen Tinglev-Tønder.

#### *Passagerunderlag/sognebefolkning*

Station	Befolkningsunderlag
Tønder	8.200
Jejsing	ca. 1.000
Bylderup Bov	1.100
Tinglev	1.200

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

Retablering af passagerdrift koster ca. 70 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.

#### *Vojens-Haderslev (12 km)*

Haderslev Kommune ønsker banen renoveret med henblik på godstrafik mellem Vojens og den vestlige

del af Haderslev. Dette vil kunne ske for en relativt beskedne udgift, som kommunen har tilbudt at stå for, jf. ministerens svar på en henvendelse fra kommunen i december 2004. Desuden er der ønsker i regionen om at inddrage strækningen til passagertrafik og veteran-tog.

Station	Befolkningsunderlag
Haderslev	21.000
Hammelev	1.500
Vojens	4.200

Kilde: www.sogn.dk

#### *Røde Kro-Aabenraa (8 km)*

Også denne strækning har Dansk Jernbane ApS vist interesse for, idet selskabet har planer om at køre med

store stykgodspartier. Retablering af passagerdrift vil koste ca. 30 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.

Station	Befolkningsunderlag
Røde Kro	6.300
Aabenraa	17.000

Kilde: www.sogn.dk

#### *Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder (87 km)*

Banen foreslås udbygget til to spor respektive opgraderet til 160 km/t. og forsynet med de nødvendige krydsningspor med henblik på at indføre timedrift samt indsættelse af myldretidstog Esbjerg-Tønder.

Der er ca. 3.500 daglige rejsende på strækningen, men i sommerperioden er potentialet langt større på grund af banens nære beliggenhed ved stærkt søgte feriemål. Indsættes der direkte forbindelser til et antal tyske byer, bl.a. særlige ferietog, vil dette kunne give et forventet trafikspring.

#### *Tønder-Nieböll (20 km)*

Uagtet sporets tilstand er dårlig og banen kun kan befærdes med lav fart, har den vist sig at være en populær rute i sommerperioden. Siden banen genåbnede i 2000, har der hver sommer været 12.000-15.000 rej-

sende. Indsættes direkte vogne fra Esbjerg til Nieböll/Hamburg, vil dette have en positiv effekt og kunne tiltrække markant flere rejsende end dem, der i dag benytter banen.

Om end godskørslen er beskedne, har det selskab, der trafikerer strækningen Nieböll-Tønder, Nordfriesischen Verkehrsbetriebe, som sagt planer om en ringbane Tønder-Tinglev-Padborg-Flensborg-Nieböll-Tønder.

Banedanmark skønner, jf. trafikministerens besvarelse af (1999-2000) § 20-spørgsmål S 3576, at en mere gennemgribende renovering vil koste ca. 5 mio. kr./km, dels fordi der her kan anvendes genbrugsskinner, dels fordi renoveringsarbejdet kan gennemføres med en total sporspærring, hvilket er med til at billiggøre renoveringen.

### *Skriftlig fremsættelse*

**Rune Lund (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af banerne Tinglev-Sønderborg, Tinglev-Tønder, Vojens-Haderslev, Røde Kro-Aabenraa, Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder og Tønder-Nieböll.*

(Beslutningsforslag nr. B 115).

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