

Beslutningsforslag nr. B 136. Fremsat den 29. marts 2007 af Rune Lund (EL), Jørgen Arbo-Bæhr (EL) og Per Clausen (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om opgradering af tredje og fjerde spor mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at opgradere jernbanen mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen efter følgende retningslinjer:

- Banestrækningen (28,7 km) mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen udvides med stationsspor/overhalingsspor ved de nye hhv. genåbnede stationer.
- Banestrækningen opgraderes til en hastighed af 200 km/t.
- Banestrækningen benyttes af intercitytog, intercitylyntog, godstog og regionaltoget Fredericia-Odense, der forlænges til Nyborg.
- Der stilles forslag om anlæg af et nyt standsningssted i Odense Øst (Korslække) og genåbning af de nedlagte stationer i Langeskov og Ullerslev.

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 medvirken 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 for at bremse disse forandringer.

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

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

Global opvarmning og transportteknologien

For skiftende danske regeringer er det – og har det været – et problem at sammenlægge transport- og energisektoren. Der mangler fortsat en integration mellem transport- og energiområdet og det til trods for, at energiområdet 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 til tre generationer, dvs. at effekterne i høj grad vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn og oldebørn. En så radikal forandring i verdens fysiske geografi må med-

føre 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, den menneskelige civilisations vilkår og 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.

Udledning kan nedbringes ved mere effektiv energiudnyttelse, ændringer i efterspørgsel og i brugtagning af renere kraftværks-, varme- og transportteknologier. Kraftige udledningsreduktioner vil også kunne opnås i transportsektoren.

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

Ved at udføre en stadig større del af transportarbejdet på skinner, kan togtrafikken bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren. Det kræver generelt mindre energi og forurener mindre pr. kilometer at transportere en person eller 1 t gods med jernbane end med bil og fly.

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgange 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 således markant lavere på bane end på vej.

Banekapaciteten på Fyn er begrænset. Værst står det til på Vestfyn, hvor betjeningen af en halv snes

mindre stationer med et regionaltog i hver retning er med til at sinke de gennemkørende passager- og godstog. I stedet for at lukke et antal mindre stationer mellem Odense og Lillebælt fremsættes derfor beslutningsforslag om at anlægge et tredje og fjerde spor for at øge sporkapaciteten, så der både vil være den fornødne plads, når DSB iværksætter »Gode Tog til Al-le«, og også plads til flere godstog på strækningen.

Knap så slemt ser det ud mellem Odense og Storebæltsforbindelsen. Det skyldes udelukkende, at stationerne Langeskov og Ullerslev blev nedlagt i 1974, da DSB introducerede intercitysystemet og ikke ønskede, at lokaltogene skulle forsinke fjerntogene.

Anlæg

De nye spor anlægges ved siden af de eksisterende spor. På strækningen Odense-Nyborg/Storebælt passerer ingen områder med vigtige miljø- og naturinteresser. Bortset fra Ullerslev og Langeskov karakteriseres strækningen langs banen af spredt bebyggelse med gårde og fritliggende landhuse.

De støjgener og barriereeffekter, der vil opstå, afhjælpes med afskærmninger, jordvolde m.v.

Opgraderingen af banen vil ikke generere nye barriereeffekter.

Anlægsomkostninger for opgraderingen til 200 km/t. sættes til 60 mio. kr. Anlæg af vigespor samt perroner mv. på tre stationer skønnes at koste i alt 25-30 mio. kr. Hertil kommer signaler til 10-15 mio. kr.

Stationsnavn	Opland	Passagerskøn
Odense Øst (Korsløkke)	8.200	630-1.140
Langeskov	3.600	530-3.750
Ullerslev	2.600	380-560

(Kilder: Opland: www.sogn.dk, Passagerskøn: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001)

Ved at forlænge regionaltogsruten Fredericia-Odense til Nyborg og ved åbning af nye standsningssteder på strækningen vil der uden de store omkostninger kunne ske en bedre udnyttelse af ressourcerne.

Fjernrejser

Opgradering af strækningen Odense-Nyborg/Storebælt vil være til nytte for fjerntrafikken, idet denne nu vil kunne afvikles på kortere tid. Den anslåede rejsetidsreduktion vil formodentlig udgøre ca. 2 min., og det betyder, at den tur, der i dag varer 15 min, vil kunne nedsættes til 12-13 min for intercitytogenes vedkommende.

Godstransport

Europa-Kommissionen vurderer i sin hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De

Samlet anlægspris 95-105 mio. kr. (jf. »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark 2001).

Regionale rejser

Kommuneplanen for årene 2004-2016 for den nu nedlagte Langeskov Kommune opererer med en genåbning af stationen, eventuelt anlagt som trinbræt. Ønsket om genåbning underbygges af rapporten »Stationsstrukturen i Danmark« (Banedanmark, 2001). I rapporten slås det fast, at passagergrundlaget har den fornødne størrelse til at kunne betjene Odense Øst (Korsløkke), Langeskov og Ullerslev. Passagerunderlaget vil kunne forøges, hvis regionaltogene kører minimum i halvtimesdrift og der er god korrespondance med andre transportmidler. Således kan strækningen opdyrkes til at forøge passagerantallet på strækningen, især hvis togbetjeningen fører til en stigning i antallet af tilflyttere med arbejde eller uddannelse i andre stationsbetjente områder og/eller en stigning i den stationsnære lokalisering af boliger og arbejdspladser.

I nedenstående tabel er der skelnet mellem stationer med et opland, der indgår som en del af større byområder (her Odense Øst), og stationer, hvis opland udgør et selvstændigt byområde (her Langeskov og Ullerslev). Stationer med et opland, der indgår som en del af større byområder, defineres som indbyggere plus indpendlere til et område inden for en radius af 1 km fra den potentielle station.

svære valg« fra 2001 om bl.a. revitalisering af jernbanerne, at jernbanernes andel af godsmarkedet yderligere vil falde fra 16 pct. til 9 pct. over de næste 10 år. Samtidig viser prognoserne, at den samlede godstrafik vil stige med 30 pct.

Godstransport på skinner er efterhånden reduceret til transittrafik fra Øresund til Padborg. Den rest, der måtte være indenlands, har det stedse sværere og sværere. Siden 2001 har Railion opgivet at køre gods fra følgende destinationer: Hirtshals, Aalborg, Skovgårdsgade i Århus, Esbjerg og Vasbygade i København. Hermed er lastbiltrafikken pr. år blevet forøget med 40-50.000 køretøjer.

I efteråret 2006 opsigde Railion yderligere to kontrakter, nemlig med Carlsberg for strækningen Høje Taastrup-Fredericia og med Stålvævsværket for transport af stålplader fra Frederiksværk til Høje Taastrup.

Skønsmæssigt vil det forøge antallet af lastbiler på vejene med 15-20.000.

Tilbage bliver så næsten udelukkende det gods, der køres i transit fra Øresund til Padborg og omvendt. Herved mister det danske samfund en række miljøfordele, som gods på skinner har i forhold til lastbilerne.

Når den indenlandske godstrafik har så svært ved at klare sig, skyldes det flere forhold, f.eks.:

- Mere end 60 pct. af godsmængderne transporteres internt i amterne eller mellem naboamter.
- De fleste godsterminaler er blevet nedlagt indenfor de sidste 20 år, og det betyder, at der er relativt langt mellem terminaler og godskunder, og for mange kunder er det dermed blevet lettere og billigere at benytte lastbiler.
- Som et levn fra før adskillelsen af DSB og Bane Danmark, hører terminalerne stadig under DSB, hvor de rettelig burde være godstransportørens, dvs. Railions, ejendom. Resultatet har således været, at DSB har brugt ejerskabet til terminalerne til at opkræve høje afgifter, hvilket har vanskeliggjort den indenlandske godstransport.
- Kravet om, at jernbanegodstrafikken skal drives på forretningsmæssig basis.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at infrastrukturen skal understøtte forsendelsen af gods på skinner. Det gælder såvel det indenlandske gods, som det, der sendes i transit. For at tiltrække mere gods til jernbanen skal der tages initiativer, der fremmer denne proces, og her mener vi, at en forøgelse af skinnekapaciteten på den nævnte strækning vil være et skridt i den ønskede retning.

Udgangspunktet må være, at skinnekapaciteten forøges så meget, at der sikres plads til minimum to godskanaler pr. retning hver time i korridoren Øresund-Padborg.

Der er derfor brug for, at infrastrukturen udbygges, således at der bliver – god – plads til at revitalisere indenlandsk jernbanegods. Elementer i en revitaliseringsproces af jernbanerne består dels af en udbygning af skinneettet, så der bliver plads til flere godstog, således at disse ikke skal konkurrere med persontogene om pladsen, og dels skal der tilvejebringes en finmasket, decentral terminalstruktur med korte af-

stande til godskunderne. Dette vil kunne bidrage til bedre muligheder for kombitransporten.

Med anlæg af flere spor på Østfyn fjernes en generende flaskehals mellem Øresund og Padborg, hvilket vil give en langt smidigere afvikling af transitgodset mellem Norden og kontinentet.

Og det er der i høj grad brug for. Siden åbningen af Storebæltsforbindelsen er trafikken på den fynske motorvej steget ganske betydeligt. Væksten har været størst på strækningen syd om Odense med en stigning på ikke mindre end 150 pct. fra 1990 til 2001. Siden broens åbning i 1998 er antallet af lastbiler ifølge Vejdirektoratet vokset fra godt 1.200 pr. dag til ca. 2.600 i dag.

For nylig er der åbnet op for et forsøg med modul-lastbiler, der kan køre på motorvejene og til/fra udvalgte havne. Der argumenteres med, at modullastbilerne i kraft af deres størrelse kan reducere antallet af mindre lastbiler (to modullastbiler erstatter tre almindelige lastbiler). Dette forudsætter imidlertid, at der opnås en langt bedre udnyttelse af lastbilernes lastekapacitet, end det er tilfældet i dag.

EU anslår således, at ca. 40 pct. af alle last- og varebiler kører tomme, og at just in time-princippet ikke gør det bedre. Det skyldes enten, at køretøjerne er på vej for at hente et nyt læs eller på vej hjem, eller at dårlig planlægning har gjort, at lastbilerne ikke er fyldt op. To tredjedele af lastbilerne udnyttes kun med 70 pct. Det giver en tomkørselsandel på 50 pct. et tal, der er stigende.

En forøgelse af skinnekapaciteten skal ske i lyset af, at EU-lande enten allerede har indført særlige lastbilafgifter eller vil gøre det. Tyskland, Østrig og Schweiz har dem, og i 2008 planlægges de indført i England. Europa-Kommissionen er positivt indstillet med hensyn til lastbilafgifter, men understreger, at de skal harmonere med hinanden og kunne bruges overalt i Europa. Det vil med andre ord blive dyrere fremover at sende gods med lastbil, og når dette sammenholdes med, at der inden for en overskuelig årrække vil være en begyndende mangel på olie og benzin, er der al mulig grund til at satse på en udbygning af jernbanenettet.

Skriftlig fremsættelse

Rune Lund (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af tredje og fjerde spor mellem Odense og Nyborg/Storebæltsforbindelsen.

(Beslutningsforslag nr. B 136).

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