

Udskriftsdato: 21. december 2025

2007/1 BSF 22 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder

Ministerium: Folketinget

Forslag til folketingsbeslutning

om anlæg af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at anlægge de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradere sidebanen Tinglev-Tønder 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. Første etape, Vojens-Tinglev, blev færdiggjort i 1996, mens der ikke blev taget stilling til tidspunktet for anlæg af anden etape, Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg.

Strækningen Tinglev-Tønder renoveres, så det vil være muligt at etablere gods- og passager-transport på strækningen, således som der lokalt er fremsat ønsker om.

Der oprettes et antal standsningssteder på de her omtalte banestrækninger, jf. »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001. Følgende stationer kan være relevante: Over Jersdal, Hjordkær og Bolderslev. Hertil kommer standsningssteder på Tinglev-Tønder-banen.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en revideret genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 115 fra folketingsåret 2006-07, jf. Folketingstidende, tillæg A side 6763. Beslutningsforslaget er revideret på baggrund af tilkendegivelserne ved 1. behandling af B 115 i folketingsåret 2006-07, hvor der viste sig bred tilslutning til en undersøgelse af de manglende dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg samt opgradering af sidebanen Tinglev-Tønder.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review: The Economics of Climate Change« fra efteråret 2006 er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter 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, 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 klima-forandringerne allerede er, og det i en sådan grad, at der skal ske endog meget store, snarlige reduktioner af transportsektorens udledninger af drivhusgasser.

I og med at klimaforandringerne er et globalt problem, må reaktionen også være international. 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 kunne nå det dobbelte af det førindustrielle niveau i 1700-tallet så tidligt som i 2035 og give en temperaturstigning på over 2° C.

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

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

Uanset skiftende 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 Transportministeriet. Derfor virker det paradoksalt, at der er så lidt sammenhæng mellem den førte transportpolitik og de reduktioner af energiforbruget, der bør gennemføres.

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

Omkostningerne ved ekstremt vejr, herunder orkaner, oversvømmelser og lange tørkeperioder, stiger allerede, også i de rige lande.

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

Ved at styrke togtrafikken kan vi bidrage til en samlet nedsættelse af miljøpåvirkningen fra transportsektoren og dermed bidrage til at undgå klimaforandringerne. Det kræver generelt mindre energi og forurener 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 afgange og dermed en mere effektiv udnyttelse af energien.

Set i et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker er markant lavere på bane end på vej.

Nødvendigt med flere skinner i Sønderjylland

På de enkeltsporede strækninger kan der i dag kun afvikles 2-3 tog pr. retning i timen. Med afsæt i Trafikstyrelsens »Strategianalyse København-Ringsted« kan det konstateres, at på baggrund af de foreliggende godsprognoser forventes kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens at være fuldt 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 spørgsmål 37 på alm. del i Trafikudvalget i folketingsåret 2006-07.

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 eller blive decideret forværret. Disse forhold begrundet behovet for en forøgelse af kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg, og at dette sker uafhængigt af, hvorvidt der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt eller ej.

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 infrastrukturflaskehals«, jf. www.nordiclink.org/materiale/rapport1997/RAP_2situation.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.

En udbygning af den sønderjyske længdebane til dobbeltspor skal ses i sammenhæng med nødvendigheden af at udbygge banen Ålborg-Frederikshavn/Hirtshals ligeledes til dobbeltspor.

Skabes der ikke plads på jernbanenettet til godset, må det forventes, at der vil ske en mærkbar reduktion af jernbanegodstrafikkens omfang, og at der vil ske overflytning af gods fra bane til enten færger på Østersøen fra f.eks. Sydsverige eller til lastbiler. Det er afgørende, at banegodstransporten – af hensyn til miljømæssige forhold og af hensyn til en anden transportpolitik, betinget af de igangværende klimaforandringer – ikke svækkes i forhold til vejtransporten. At prioritere godstog højere end persontrafikken med den nuværende skinnekapacitet er under alle omstændigheder ikke acceptabelt.

Godstransportørernes afhængighed af banekorridoren Øresund-Padborg bliver mere og mere udtalt, og en beslutning om en fast forbindelse over Femern Bælt bør ikke blokere for iværksættelse af nødvendige tiltag andre steder i landet.

Uanset om der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt, vil denne tidligst kunne stå færdig i 2018. Inden da vil passager- og godstrafikken på den sønderjyske længdebane for længst være blevet ramt af betydelige flaskehalsproblemer med det – forudsigelige – resultat, at infrastrukturen ikke kan udnyttes fuldt ud. Det vil give et betydelig tab såvel for samfundet som for de selskaber, der opererer på strækningen, ligesom det vil give passagerer og godskunder store gener i form af forsinkelser m.v.

I Syd- og Sønderjylland er der flere gange blevet fremsat ønsker om at få anlagt de manglende dobbeltspor. Der argumenteres med, at en manglende udbygning hæmmer trafikken mellem landsdelen og det øvrige land og mellem Danmark og det sydlige udland og er med til at fastholde regionen som et infrastruktursvagt udkantsområde, der sakker agterud 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 – som gældende i dag – til 200 km/t.

Der hersker nogen usikkerhed om anlægsomkostningerne. I et svar i folketingsåret 2006-07 på spørgsmål 106 på Trafikudvalget, alm. del, angiver transport- og energiministeren dem til 530-600 mio. kr. (2005-priser).

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

Station	Befolkningsunderlag
Over Jersdal	2.500
Hjordkær	2.100
Bolderslev	1.900

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001, og www.sogn.dk

Andre forbedringer af passagertogdriften, der 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 fra Sønderborg til Tønder/Esbjerg via den reaktiverede Tinglev-Tønder-bane.

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 betjener strækningen Nybøl-Tønder, Nordfriesischen Verkehrsbetriebe, planlægger at etablere en ringbane Tønder-Tinglev-Padborg-Flensborg-Nybøl-Tønder.

Og endelig meddeler CFL (tidl. 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., således som Banedanmark hævder. CFL 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 omvej over Ribe.

Uagtet der ikke er afsat midler til at renovere banestrækningen, er der med andre ord behov for at genoptage driften på strækningen. Når CFL 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, hvor befolkningsunderlaget på strækningens standsningssteder ses i nedenstående tabel.

Passagerunderlag/sognebefolkning

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

Kilde:

www.sogn.dk

Retablering af passagerdrift koster ca. 70 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter (Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001).

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 sidebanen Tinglev-Tønder.

(Beslutningsforslag nr. B 22).

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