

Udskriftsdato: 23. december 2025

2007/2 BSF 36 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojensog mellem Tinglev og Padborg

Ministerium: Folketinget

Fremsat den 22. januar 2008 af Jesper Petersen (SF), Pia Olsen Dyhr (SF), Benny Engelbrecht (S),
Klaus Hækkerup (S), og Per Clausen (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om etablering af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg

Folketinget opfordrer regeringen til tage de nødvendige initiativer til at færdiggøre udbygningen af jernbanen mellem Vamdrup og Padborg ved at etablere dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg, så den bliver dobbeltsporet hele vejen.

Bemærkninger til forslaget

Jernbanen oplever en renæssance – ikke i Danmark, men ude i Europa. Der bliver bygget nye jernbaner og mange steder indføres højhastighedstog, der er i stand til at udkonkurrere såvel fly som biler. Det skyldes ikke mindst, at trængselsproblemer gør det sværere og sværere at få afviklet såvel fly- som biltrafikken. Og det er godt, for togtransport er langt den mest miljøvenlige transportform (bortset fra cykling og gang).

Forretningsfolk og andre, der tidligere rutinemæssigt fløj eller kørte bil, tager nu toget, f.eks. mellem Hamburg og Berlin eller Paris og Bruxelles. Desværre har tendensen ikke bredt sig til godsområdet endnu, men det kommer, ganske enkelt fordi det ikke er holdbart med alle de lastbiler, der kører rundt i Europa.

Det er på høje tid, Danmark kommer op i gear. Den nuværende regering har ikke truffet beslutning om en eneste jernbane, siden den trådte til i 2001. Det er nødvendigt, at der nu træffes beslutning om anlæg af nye jernbaner og opgraderinger af de eksisterende baner.

Vamdrup-Padborg

Et af de steder, hvor der er brug for en opgradering, er mellem Vamdrup og Padborg, hvor man allerede i 1993 vedtog en lov om anlæg af dobbeltspor, men hvor loven kun er gennemført for strækningen Vojens-Tinglev (lov nr. 218 af 28. april 1993, lovforslag nr. L 119, folketingsåret 1992-93, jf. Folketings-tidende, tillæg A side 4119). Med dette beslutningsforslag opfordres regeringen til at gå videre med projektet.

Som det ser ud nu, er kapaciteten på strækningen udnyttet fuldt ud. Det betyder også, at der ingen fleksibilitet er i forbindelse med uregelmæssigheder, hvilket resulterer i, at forsinkelser breder sig og forøges. Der er da også betydelig flere forsinkelser på strækningen i dag, end der er andre steder i landet, og det siger ikke så lidt.

Fordele ved forslaget

En øget kapacitet vil ud over færre forsinkelser og hurtigere rejsetider indebære tre fordele:

- Mere attraktive togtilbud for dem, der bor og arbejder i området, altså bedre lokal trafikbetjening.
- Bedre muligheder for at komme til Hamburg og videre ud på det voksende europæiske højhastighedstognet, hvilket vil reducere behovet for at rejse med fly fra Jylland og Fyn.
- Sikring af, at der fremover kan flyttes gods over på jernbanen.

Infrastrukturkommissionen fremhæver i sin rapport, der blev offentliggjort den 10. januar 2008, og som findes på Infrastrukturkommissionens hjemmeside, www.infrastrukturkommissionen.dk, vigtigheden af at styrke forbindelserne til udlandet og af at forbedre togtrafikken i Østjylland ned til og med Kolding. Den anbefaler på side 298 i rapporten en analyse af »behov og omkostninger forbundet med forbedring af den jysk-fynske tilkobling til det europæiske banegodsnet«, hvilket bl.a. omfatter de dobbeltspor, som dette beslutningsforslag omhandler.

Forslagsstillerne mener dog, at en sådan analyse er overflødig. Behovet vil være til stede, hvis Danmark og EU satser på jernbanetrafikken, hvilket er helt nødvendigt.

På godsområdet kan man ikke forvente at jyske og fynske virksomheder vil få glæde af en fast Femern Bælt-forbindelse.

På passagerområdet vil en øget satsning på togtrafik i bl.a. Trekantområdet give nye muligheder for passagertrafikken på den sydlige del af den jyske østkyst, som jo er et naturligt pendlingsopland for Trekantområdet.

Det er nu, der skal investeres. Ellers står vi om 5-10 år med en manglende kapacitet, der forhindrer os i at deltage i jernbanens europæiske renæssance.

Samtidig bør regeringen tage kontakt til den tyske regering med henblik på at få forbedret jernbanekapaciteten nord for Hamburg.

Stationsåbninger m.v.

Den forøgede kapacitet på strækningen giver mulighed for at åbne nye stationer m.v. Forslagsstillerne mener dog, at det er for tidligt at tage stilling til, om der er tilstrækkeligt passagergrundlag for nye stationer.

Miljømæssige konsekvenser

Forslaget vil have positive miljømæssige konsekvenser som følge af, at såvel personer som gods flyttes fra bil til jernbane. CO₂-udslippet nedbringes, og biltrafikken i bl.a. Trekantområdet kan nedbringes med helbredsmæssige gevinster som følge af færre partikler, NO_x'er etc.

Økonomiske konsekvenser

Det skønnes, at omkostningerne vil udgøre ca. 750 mio. kr., hvoraf der kan opnås EU-tilskud til måske 20 pct. De resterende ca. 600 mio. kr. tænkes finansieret af den del af de ekstraordinære overskud, som staten i disse år får på grund af de høje oliepriser, og som det er ansvarligt – i et vist omfang – at anvende på langsigtede offentlige investeringer som de her foreslåede.

Skriftlig fremsættelse

Jesper Petersen (SF)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg.

(Beslutningsforslag nr. B 36).

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