

Udskriftsdato: 24. december 2025

2007/2 BSF 48 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om udbygning og opgradering af den østjyske længdebane fra Lillebælt til Aalborg

Ministerium: Folketinget

Forslag til folketingsbeslutning

om udbygning og opgradering af den østjyske længdebane fra Lillebælt til Aalborg

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at udbygge og opgradere den østjyske længdebane fra Lillebælt til Aalborg, hvori følgende skal indgå:

- Anlæg af 3. og 4. spor på strækningen Lillebælt-Vejle.
- Anlæg af 3. og eventuelt 4. spor på strækningen Skanderborg-Århus.
- Hastigheden sættes op til 180 km/t på hele strækningen.
- Anlæg af en sidebane til Transportcenter Vejle (ved Hornstrup Mølleby med afgrening fra Daugård Stationsby, dvs. ca. 15 km).
- Anlæg af en godsbane vest om Århus med besporing til et kommende transportcenter ved Årslev (godsshunt med afgrening nordøst for Hørning til transportcenter ved Årslev med tilslutning til hovedbanen øst for Lyngby, dvs. ca. 10 km).
- Arealreservation til en stikbane mod Grenaa.
- Anlæg af shunt i Langå for direkte togtrafik til Viborg (shunt syd for Langå Station til Viborgbanen for at muliggøre direkte tog mellem Århus og Viborg, Skive og Struer).
- Installering af tidssvarende signalteknologi på strækningen Hobro-Aalborg, jf. trafikaftalen fra 2003.
- Anlæg henholdsvis genåbning af stationer, jf. »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001), i: Erritsø, Fredericia Nord (Dronning Margrethe Hallen), Pjedsted, Bredballe (Vejle Nordøst), Løsning, Hatting, Hovedgård, Stilling, Hasselager, Åbyhøj, Brabrand, Mundelstrup og Søften. Følgende standsningssteder kan desuden være relevante: Hørning, Laurbjerg, Stevnstrup og Fårup.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget suppleres af følgende forslag, som Enhedslisten fremlægger i folketingsåret 2007-08, 2. samling:

- Enhedslistens jernbanepakke for Vendsyssel.
- Enhedslistens jernbanepakke for nærbaner i Trekantområdet.

Med den engelske økonom Nicholas Sterns rapport »Stern Review on the Economics of Climate Change« fra 2006 er transportsektorens bidrag til klimaforandringerne atter 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 på, hvor fremskredne klimaforandringerne 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 global. 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 mindske 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 en mulighed for, at temperaturstigningen vil overskride 5° C, på mere end 50 pct. 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.

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 sektorielle 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.

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 af efterspørgslen og ved øget anvendelse af ren energi samt gennem forandringer af transportteknologien, herunder teknologisk fornyelse.

Uanset skiftende regerings partifarver har det været – og er det fortsat – et problem at indtænke transportområdet i energisektoren og omvendt, og det til trods for, at energiområdet i en årrække var hjemmehørende i Transport- og Energiministeriet. Derfor er det paradoksalt, at der er så ringe sammenhæng mellem den førte transportpolitik og de reduktioner af energiforbruget, der skal ske.

Investeringer, der i dag foretages i transportsektoren, vil få dybtgående virkninger på klimaet om to-tre generationer. Det vil sige, at effekterne vil være en håndgribelig realitet for vore børnebørn.

Vi har flere handlemuligheder for at kunne reducere udledningerne. Resolut og omfattende politisk handling er nødvendig.

Eksempelvis kan vi ved at styrke togtrafikken bidrage til en samlet reduktion af transportsektorens miljøpåvirkning og dermed bidrage til at afbøde – måske endda undgå – klimaforandringerne, bl.a. fordi det generelt kræver 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 afgang og tillige en mere effektiv udnyttelse af energien.

Det danske jernbanenet er på flere strækninger hårdt presset. Det gælder især hovedbanenettet fra København til Frederikshavn, Esbjerg og Padborg, hvor det i perioder er svært for DSB at fremføre det antal tog, der er behov for.

I de senere år har vi været vidne til talrige og langvarige hastighedsnedsættelser i togtrafikken enten på grund af slidte skinner og dårligt vedligeholdt signalteknologi eller på grund af omfattende sporarbejder eller varme. Det har bevirket, at DSB i perioder har været nødsaget til at indføre nødkøreplaner, der reelt har betydet rejsetidsforlængelser for de rejsende. Eksempelvis varede en togrejse København-Esbjerg 2 timer og 35 minutter i 1997, mens turen med sommerkøreplanen i 2007 varede ca. 3 timer, svarende til en rejsetidsforlængelse på 15 pct.

Samtidig er der trængsel inde i selve toget. Således har mange myldretidsrejsende mellem Fredericia og Århus svært ved at finde en siddeplads.

Trængslen på hovedbanenettet og omkring de større byer gør det vanskeligt at indsætte flere tog, og det bliver bestemt ikke lettere for DSB at realisere planen »Gode Tog til Alle«. Den manglende skinnekapacitet vil desuden gøre det vanskeligt at skaffe plads til flere godstog både til og fra de nordjyske færgehavne samt til de stigende fragtmængder, der vil være resultatet af den igangværende udvidelse af Århus Havn.

For at hindre, at togtrafikken stagnerer, og for at kunne tiltrække nye passagerer fra biler og fly er det nødvendigt at investere betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnekapaciteten og gøre skinnenettet mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser.

Når DSB alligevel har været i stand til at forøge passagertallet år for år, skyldes det dels, at en del pendlerbilister har fået nok af de tilstoppede veje og stigende benzin- og oliepriser, dels at der kører flere tog, at der er flere siddepladser, at komforten er blevet bedre, og at det er blevet muligt at arbejde i toget.

Set i et europæisk perspektiv lader det sig ikke nægte, at Danmark halter bagefter andre lande, når det gælder investeringer i togtrafikken. Vel indkøbes der nyt materiel, men her er der tale om en nødvendig vedligeholdelse af vognparken – ikke om nyinvesteringer!

En opgraderet jernbaneinfrastruktur – forsynet med den nyeste signalteknologi – til de regionale og de hurtige tog vil give mærkbare tidsbesparelser for de rejsende. Kortere rejsetid er imidlertid ikke det eneste parameter, når der vælges transportmiddel. Også god forbindelse til andre transportmidler, komfort, takster, frekvens, pris m.v. spiller en afgørende rolle.

Dette beslutningsforslag advokerer ikke for, at der skal ske dyre baneudretninger af den østjyske længdebane. Enhedslisten finder ikke, at de investerede midler står mål med de beskedne rejsetidsforkortelser, der vil kunne opnås derved.

Dette synspunkt finder støtte i Infrastrukturkommissionens »Notits om højhastighedstog« (Dokument nr. 67, som kan ses på hjemmesiden

www.infrastrukturkommissionen.dk

), hvor det bl.a. hedder: »Det springende punkt er økonomien og rentabiliteten i etableringen af højhastighedstog. Anlægsomkostningerne er store, og der kræves mange passagerer, for at investeringerne kan betale sig samfundsøkonomisk, og endnu flere, for at det kan betale sig driftsøkonomisk«.

Foruden at vi i Danmark ikke har de meget store befolkningscentre, der kan nære højhastighedsbaner, er afstandene ikke så lange, at de kan bære de store investeringer, der vil være tale om. End ikke i lande som Tyskland og Frankrig har baneselskaberne kunnet få økonomien i højhastighedstogene til at hænge sammen.

Med dette forslag tager forslagsstillerne afstand fra de planer, der er blevet fremsat om at anlægge en jernbanebro over Vejle Fjord, hvorved der angiveligt skulle kunne spares ca. 8 minutters rejsetid. Forslagsstillerne ser her bort fra, dels at det vigtige trafikale knudepunkt, som Vejle er, i et vist omfang afkobles af jernbanenettet, og dels at prisen for en sådan bro vil være på ikke under 3 mia. kr.

Omkring 90 pct. af alle togrejsende tilbagelægger 30-50 km, og det er her, der skal investeres i hurtige, hyppige regionaltog og flere stationer med god forbindelse, der sikrer en hurtig og bekvem transport for de rejsende. Forslagsstillerne mener, at de investeringer, der gøres i den kollektive trafik, skal komme flest mulige rejsende til gode. At investere i højhastighedsbaner, der kun kommer dem til gode, der rejser mellem landets største byer, er en forfejlet trafikpolitik.

Interviews med togrejsende både i Danmark og i udlandet viser i øvrigt, at nok er der grænser for, hvor lang tid en rejse må vare, men vigtigere er dog tog til tiden, at der er god forbindelse til andre transportmidler og siddepladser til alle, at der ydes en god service og en pålidelig information, og at taksterne holdes på et rimeligt niveau.

For dem, der rejser på de lange skinner, skal der naturligvis være hurtige og hyppige IC-tog baseret på »Gode Tog til Alle«, der netop sigter på, at der skal investeres i et togsystem, der kommer flest mulige rejsende til gode.

En opgradering af jernbaneinfrastrukturen vil også give togoperatørerne store fordele. Dels vil kortere rejsetider kunne tiltrække flere rejsende og flere godskunder, hvilket betyder større indtægter, dels vil kortere rejsetider betyde, at togene får hurtigere omløbstid, og så skal der ikke bruges nær så mange tog(sæt) for at køre en given strækning. Det betyder lavere udgifter til materiel, vedligeholdelse og personale. De øgede indtægter vil – i det omfang selskaberne er ejet af det offentlige – kunne reinvesteres i nye jernbaneaktiviteter, som så vil kunne gøre togtrafikken endnu mere attraktiv for endnu flere rejsende.

Godstransport i Jylland domineres af lastbiler, om end togtransport af gods til og fra havnene i Århus og Nordjylland er i stigning. En opgradering af den østjyske længdebane vil i den forbindelse øge skinnekapaciteten og tilvejebringe de nødvendige forudsætninger for øget omladning af gods fra vej til bane.

Ifølge prognoser fra Danmarks Transportforskning ventes det, at lastbiltrafikken i Danmark i 2030 vil være mere end fordoblet, og at den internationale lastbiltrafik vil stå for hovedparten af stigningen. Der vil derfor være behov for en generel opgradering og etablering af ekstraspør for at sikre, at godset kan nå frem uden forsinkelser.

Det er denne positive opadgående spiral, som forslagsstillerne ønsker at sætte i gang med dette beslutningsforslag.

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Nyt standsningssted: Erritsø

Sydlig bydel i Fredericia med stort befolkningsunderlag (ca. 7.200 indbyggere ifølge www.sogn.dk), regionale uddannelsessteder, htx-skole m.m. Hertil kommer mange arbejdspladser. Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltog.

Passagerpotential (på- og afstiger pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
--	-----------	------------	-----------

Erritsø	550	1060	1560
---------	-----	------	------

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Banestrækningen Fredericia-Vejle opgraderes fra de nuværende 140 km/t i det nordgående spor og 160 km/t i det sydgående spor, begge til 180 km/t.

Strækningen sporfornys i 2008, og det vil derfor være relevant samtidig dermed at opgradere strækningen til 180 km/t.

Nyt standsningssted: Fredericia Nord (Dronning Margrethe Hallen)

Boligkvarterer med etageejendomme, mange industriarbejdspladser, bl.a. Carlsberg, udstillingsområde og -haller samt temapark. Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Fredericia Nord*	50	300	540

* Passagertallet forventes at stige med Carlsbergs udflytning til Fredericia

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Nyt standsningssted: Pjedsted

Genåbning af nedlagt station beliggende i mindre landsby.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Pjedsted	80	140	210

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Nyt standsningssted: Bredballe (Vejle Nordøst)

Anlæg af et standsningssted i Bredballe (befolkningsunderlag 8.000 indbyggere ifølge

www.sogn.dk

). Indgår i projekt »Nærbaner i Trekantområdet«, som Enhedslisten fremlægger i folketingsåret 2007-08, 2. samling. Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, så disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Bredballe	30	180	330

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Sidebane til Transportcenter Vejle fra Daugård Stationsby.

Transportcenteret er lokaliseret i Hornstrup ved E45 og er hjemsted for ca. 40 virksomheder og et frysehus. Det er planlagt, at centeret skal kunne fungere som base for citylogistiske løsninger. Aktiviteterne på centeret, der dagligt frekventeres af ca. 1.500 lastbiler, er i kraftig vækst, men er ikke koblet på

intermodale transportløsninger. For at råde bod herpå anlægges enkeltspor til hovedbanen ved Daugård Stationsby (ca. 15 km) samt de nødvendige terminalfaciliteter i og omkring transportcentret.

Nyt standsningssted: Løsning

Der etableres standsningssted i Løsning (befolkningsunderlag ca. 4.200 indbyggere ifølge

www.sogn.dk

). Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget.

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Løsning*	310	590	880

* Passagertallet er ikke justeret efter åbningen af Hedensted

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Nyt standsningssted: Hatting

Der etableres et standsningssted i den ekspanderende forstad til Horsens, Hatting, der har et befolkningsunderlag på ca. 2.000 indbyggere ifølge

www.sogn.dk

. Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget.

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Hatting	150	300	440

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Nyt standsningssted: Hovedgård

Der anlægges standsningssted i Hovedgård (befolkningsunderlag i oplandet ca. 1.200 indbyggere ifølge www.sogn.dk). Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget.

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Hovedgård	130	240	350

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Anlæg af et 3. og eventuelt et 4. spor fra Skanderborg til Århus

Togtrafikken er tæt og vil vokse i takt med, at flere og flere aktiviteter koncentrerer sig i Århusområdet. Skal planerne om en genåbning af en række nedlagte stationer realiseres, og skal der være plads til et stigende antal godstog til og fra Nordjylland og til Århus Havn, er det nødvendigt at anlægge et 3. eller et 4. spor (22 km).

Nye standsningssteder: Stilling, Hørning, Hasselager

Der anlægges standsningssteder i Stilling (4.000 indbyggere), Hørning (6.500 indbyggere) og Hasselager (6.000 indbyggere) (kilde:

www.sogn.dk

). Ved alle tre standsningssteder anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget. De tre stationer indgår i Århus Kommunes og Århus Amts »Vision om letbaner i Århusområdet« (2005), der kan findes på

www.aarhuskommune.dk

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Stilling	270	520	770
Hørning	420 (eget skøn)	800 (eget skøn)	1.180 (eget skøn)
Hasselager	420	800	1.180

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Nye standsningssteder: Åbyhøj, Brabrand

Der anlægges standsningssteder i Åbyhøj (10.000 indbyggere) og Brabrand (6.000 indbyggere) (kilde:

www.sogn.dk

). Begge steder anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget. De to stationer indgår i førnævnte »Vision om letbaner i Århusområdet« (2005).

Passagerpotentialer (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Åbyhøj	140	600	1.470
Brabrand	60	320	590

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Anlæg af en godsbane vest om Århus

Banen, der afgrener nordøst for Hørning, følger motorvejen til et kommende transportcenter ved Årslev og tilsluttes hovedbanen øst for Lyngby (ca. 10 km).

Det stigende antal godstog til og fra Nordjylland forsinkes af, at godstogene skal vende i området ved Århus H. Dette tager tid – op til 1 time – og kræver en del sporplads til de op til 700 m lange godstog, ligesom der er forbundet en del miljømæssige problemer dermed (støj og røgemissioner). Desuden begrænser vendingen af godstogene de øvrige aktiviteter på Århus Banegård.

Århus Kommune og det nu nedlagte Århus Amt har gennem årene behandlet flere forslag til løsning af problemet med godstogene. I december 2001 vedtog amtet et regionplantillæg om placering af et transportcenter ved Årslev vest for Århus umiddelbart ved den østjyske motorvej.

Det lokale erhvervsliv gav udtryk for, at man ønskede transportcenteret banebetjent. På transportcenteret kan der etableres kombiterminal med henblik på af- og pålæsning af gods, omladning mellem tog og lastbil samt rangering af togvogne, foruden transportrelaterede virksomheder. Andre muligheder er, at transportcenteret – som i Vejle – danner basis for lokal citylogistik.

Regionplanforslaget indeholdt et forslag om, at der skulle anlægges en shunt (omfartsbane) fra Viby til Åby. Det vil sige, at der anlægges en omfartsbane, der forbinder den nordgående jernbanestrækning med den sydgående, midt i Århus by. En sådan løsning vil imidlertid have stor negativ indvirkning på det rekreative område omkring Brabrandstien, og da området har stor værdi for århusianerne, kan dette alternativ ikke anbefales. Heller ikke, fordi det ikke giver nær så store tidsbesparelser for godstrafikken, som en godsbane vest om Århus vil kunne give.

En godsbane fra Hørning langs motorvejen til transportcentret ved Årslev og med tilslutning til hovedbanen øst for Lyngby skønnes ikke at ville udgøre et markant indgreb i landskabet, idet banen løber parallelt med motorvejen. Herved smelter støj og barriereeffekter sammen.

Det er en forudsætning, at afgreningen af godsbanen henholdsvis i Hørning og øst for Lyngby kan ske uden at forsinke den øvrige trafik på hovedbanen. Der anlægges spor fra godsbanen til det sydgående hovedspor ved Lyngby med henblik på, at der kan køre direkte godstog fra transportcenteret i Årslev til Århus Havn og godsbanegården via Brabrand.

Da Århus Kommune har udpeget Årslev til et kommende byudviklingsområde, bør godsbanen udformes således, at det vil være muligt at indsætte nærbanetog og eventuelt regionaltog på strækningen. Mulige standsningssteder kan være Årslev, Omslev m.fl.

Nord for Århus opgraderes banestrækningen til Aalborg til 180 km/t.

Nye standsningssteder: Mundelstrup, Søften og Laurbjerg

Der etableres standsningssteder i Mundelstrup (4.000 indbyggere), Søften (2.400 indbyggere) og Laurbjerg (1.000 indbyggere) (kilde: www.sogn.dk). Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltog.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Mundelstrup	40	250	460
Søften	160	300	450
Laurbjerg	80	140	210

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Arealreservation til en stikbane mod Grenaa

Ved Geding foretages arealreservationer med henblik på anlæg af en bane til Grenaabanen med tilslutning sydvest for Lystrup. Herved kan der ledes godstog til/fra Grenaa direkte ind på hovedbanen og ikke som nu via havnebanen gennem Århus bymidte (ca. 15 km).

I »Vision om letbaner i Århusområdet« fra Århus Kommune (2005) hedder det bl.a. på side 6: »Afvikling af godstrafikken er ikke forenelig med afvikling af persontrafik på de nye traceer igennem de nye byområder mellem Lystrup og Lisbjerg. Det foreslås, at der reserveres et selvstændigt tracé til godskørsel mellem Grenaabanen ved Lystrup og Længdebanen ved Geding. Etablering af denne forbindelse er dermed en selvstændig problemstilling uden relation til letbaneprojektet og er ikke en del af letbanevisionen.«

Shunt syd for Langå Station til Viborgbanen

Anlæg af shunt syd for Langå Station fra hovedbanen til Viborgbanen. Herved muliggøres direkte tog sydfra til Viborg, uden at togene skal vende på Langå Station. Det giver en rejsetidsbesparelse på 5-10 minutter. Der anlægges en »filialperron« ved det nye spor for rejsende til og fra Langå.

Nyt standsningssted: Stevnstrup

Der etableres standsningssted i Stevnstrup (1.700 indbyggere ifølge www.sogn.dk). Der anlægges perronspor og spor til gennemkørende tog, således at disse ikke forsinkes af holdende regionaltoget.

Passagerpotentiale (på- og afstigere pr. døgn) groft skøn

	Lavt skøn	Mellemskøn	Højt skøn
Stevnstrup	110	220	320
Fårup	80	160	230

Kilde: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark (2001)

Hobro-Aalborg forsynes med tidssvarende signal- og sikringssystemer

Ifølge trafikaftalen fra 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne skal der udarbejdes et beslutningsgrundlag for opgradering af strækningen Hobro-Aalborg, der opgraderes fra 120 til 180 km/t. Derved reduceres rejsetiden fra 32 til ca. 20 minutter. Økonomisk set vil det være mest rentabelt at opgradere strækningen samtidig med indførelsen af ERTMS (European Rail Traffic Management System), da det nuværende ATC-system formodentlig ikke er tidssvarende om 10-15 år.

Skriftlig fremsættelse

Per Clausen (EL)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om udbygning og opgradering af den østjyske længdebane fra Lillebælt til Aalborg.

(Beslutningsforslag nr. B 48).

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