

Vestfynproblematikken med hensyn til jernbanebetjeningen er alvorlig. Banen skal ikke alene betjene den intense øst-vest-trafik bestående af lyn-, IC3- og godstog, men regionaltogene skal også betjene 10 mindre stationer på strækningen, og regionaltogenes mange stop betyder, at kapaciteten på strækningen er begrænset. For at forhindre, at stationerne nedlægges eller reduceres i større antal, er det nødvendigt at anlægge en ny bane som supplement til den eksisterende bane.

Nord for Fredericia

Strækningen mellem Fredericia og Århus elektrificeres, hvilket vil give markante rejsetidsforkortelser, pris ca. 1,5 mia. kr.

Andre initiativer, der kan forbedre kapaciteten på strækningen, der især vil komme godstrafikken til nytte:

- Vendespor mellem Skanderborg og Århus, pris 0,5-1 mia. kr.
- Godsshunt Århus Vest.
- Etablering af 2. spor Aalborg-Frederikshavn på 94 km, pris ca. 2,5 mia. kr.
- Udbygning af kombiterminalen i Hirtshals Havn til overførelse af godsvogne Kristianssand-Hirtshals (dette blev indstillet i juni 1996); den 18 km lange bane mellem Hirtshals og Hjørring opgraderes.

Sønderjylland

Om udbygningen af jernbanen mellem Lillebælt og grænsen hedder det i Baneplanudvalgets rapport: »En udbygning af den enkeltsporede bane er nødvendig for ... at sikre tilstrækkelig kapacitet til især godstrafikken. Strækningen er den første danske, hvor godstog kan køre 120 km/t og passagertog 200 km/t.«

Følgende initiativer foreslås iværksat:

1. Ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens (20 km) og Tinglev og Padborg (17 km), der i dag kun er enkeltsporede strækninger. Prisen for at anlægge de manglende 2. spor er ca. 1 mia. kr.
2. Anlæg af 2. spor muliggør genåbning af fem nedlagte landstationer, pris ca. 20 mio. kr.
3. Følgeinvesteringer for at muliggøre passagertogdrift på en række strækninger, der i dag kun kan anvendes til godstransport, samt mulighed for at øge godstransporten på skinner:
 - Vojens-Haderslev (12 km). Bruges i dag af godstog. Retablering af passagerdrift koster ca. 40 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.
 - Rødekro-Åbenrå (8 km). Bruges i dag af godstog. Retablering af passagerdrift koster ca. 30

mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.

- Tønder-Tinglev (22 km). Bruges i dag af godstog. Retablering af passagerdrift koster ca. 70 mio. kr. til genåbning af stationer og andre publikumsfaciliteter.
- Anlæg af 2. spor Tinglev-Sønderborg (41 km), pris ca. 1 mia. kr.

Forbedring af jernbanetrafikken i Nordtyskland

Mulighederne for at transportere gods sydpå, dels fra Danmark, dels fra Sverige via Danmark, er i dag begrænsede på grund af mangel på kapacitet på jernbaneinfrastrukturen i Nordtyskland. Regeringen bør derfor optage forhandlinger med den tyske regering og landsregeringerne med henblik på at opnå følgende:

1. Bedre intermodalitet mellem de forskellige godstransportsystemer, således at tidkrævende omringering af godstog ikke er nødvendig.
2. Anlæg af yderligere spor ved Flensborg for at kunne forbedre kapaciteten.
3. En ny transportmulighed for godstog ved Rendsburger Hochbrüche/Kielerkanalen. Selv om Rendsburger Hochbrüche i disse år bliver renoveret, så begrænsningerne for togvægt vil forsvinde, er togmeterlængden stadig et problem. En ny tunnel vil give mulighed for større fleksibilitet i forhold til godstogslængder og vil give plads til øget passagertogtrafik på broen.
4. Udvidelse af kapaciteten på en række strækninger frem til og uden om Hamburg, der forøger hastigheden, hvormed gods kan bringes frem til Hamburg eller videre sydpå.

København-Berlin

Såvel på den danske som på den tyske side er forbedringer nødvendige for at kunne øge kapaciteten på strækningen. Konkret er der i dag ikke mulighed for at overføre passagertog ved Rostock, ligesom store dele af strækningen såvel på den danske som på den tyske side ikke kan tage tog med en høj hastighed. En modernisering af strækningen vil give en tidsbesparelse i forhold til den nuværende rute over Hamburg på mindst 2 timer. Der bør forhandles en kontrakt på strækningen København-Berlin med DSB og Deutsche Bahn.

København - Hamborg

Banestrækningen fra Ringsted til Rødby opgraderes til 180 km/t. På den tyske side er banen opgraderet til Lübeck, og et godt grundlag for en bedre togforbin-