

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang 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 begrundes 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 kombitrafik 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](http://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 nødvendigh-

heden af at udbygge banen Aalborg-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 betydeligt 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 sækker 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 øv-