

## Bemærkninger til forslaget

### *Elektrificering af banestrækningen Lunderskov-Esbjerg*

Danmark er en sort plet, når det gælder elektrificering af jernbanenettet. Med 31 pct. ligger Danmark langt bagefter Schweiz' 99 pct. eller Sveriges 80 pct. elektrificering. Hos vore svenske naboer er Banverket ved at elektrificere de mindre strækninger, for selv om dette er relativt dyrt og besværligt, hæmmer det togdriften, når der op til flere gange skal skiftes lokomotiv undervejs.

Elektrificeringen vil gøre det lettere at finde alternativer til de IC3-tog, der skal udskiftes om 10-15 år. I Europa er der kun få producenter af dieseltog, der kan køre tilstrækkelig hurtigt, og her har vi erfaret, at Ansaldo ikke kunne klare opgaven. Derimod produceres der et stort udvalg af el-tog og el-lokomotiver – tog, der er gennemprøvet, og som kan leveres som hyldevarer.

Satsningen på dieseltog skal skrinlægges. Strategien var en fejltagelse, som har forsinket den klima- og miljørigtige elektrificering af jernbanenettet.

Der skal derfor tilvejebringes et beslutningsgrundlag for den trinvis elektrificering af jernbanenettet. Som første strækning i en sådan elektrificeringsplan foreslås strækningen Lunderskov-Esbjerg elektrificeret.

Fordelen ved at begynde med Lunderskov-Esbjerg er, at næsten hele strækningen er immuniseret. Det betyder, at sikrings- og teleanlæg ikke påvirkes af et kommende kørestrømsanlæg. Enkelte stationer, strækninger og overkørsler er dog ikke immune og skal derfor udskiftes.

Banedanmark skønner, at så snart Folketinget har tilvejebragt den nødvendige hjemmel, kan arbejdet gå i gang og være afsluttet inden for en fireårig periode.

En anden fordel ved at vælge lige netop denne strækning er, at hovedstrækningerne syd og vest for Kolding hermed vil være elektrificeret og der vil herefter kunne tages fat på elektrificering af længdebanen fra Fredericia til Frederikshavn.

Et væsentligt argument for at elektrificere er de tekniske fordele, idet el-tog kan opnå en relativt stor motorkraft, som udnyttes til at give togene høj acceleration. Dermed reduceres rejsetiden med 10-15 pct. Det giver toget en konkurrencefordel og en mere effektiv drift. I dag varer togturen fra København til Esbjerg ca. 3 timer, men med eldrift vil den kunne gøres på 2½ time.

DSB har i nogle år brugt en teknik, der muliggør, at IC3- og ER4-tog kan køre sammenkoblet på elektrificerede strækninger mellem København og Middelfart eller Kolding. Her deles de sammenkoblede togsæt; el-toget fortsætter til Sønderborg og IC3-toget kører videre mod Esbjerg eller Fredericia.

Hvor fornuftig en sådan løsning end er, så har den nogle svagheder. Dels er der grænser for, hvor hurtigt toget kan køre, og dels udledes emissioner, der er skadelige såvel for mennesker som for kørestrømsanlægget. Svovlpartikler aflejres således på køreledninger og isolatorer, og det kræver konstant rengøring af hensyn til isolatorenes levetid. Problemet er størst i tunneller.

Desuden mangler der ER4-togsæt, især efter at mange ER4-togsæt er blevet overført til Kystbanen. Endelig skal der tages højde for, at ER4-togene falder for aldersgrænsen om 15-20 år.

De positive effekter ved at elektrificere strækningen Lunderskov-Esbjerg vil desuden brede sig til København, idet de IC3-tog, der kører til/fra Esbjerg, erstattes af el-tog. Det reducerer forureningen på Nørreport. Banedanmark vurderer, jf. svar på TRU alm. del – spørgsmål 377, at luftforureningen på Nørreport skønsmæssigt vil blive reduceret med ca. 10 pct.

Nørreport skal ombygges for et betydeligt millionbeløb for at kunne honorere de miljøkrav, som dieseltogene ikke kan leve op til. Det er derfor indlysende, at jo hurtigere elektrificeringsprocessen gennemføres – herunder at der tillige sker en elektrificering af de sjællandske regionalstrækninger – desto færre midler skal der bruges på at ombygge Nørreport. Nedenstående tabel viser emissionsniveauet fra el- henholdsvis dieseltog.