

fikstyrelsens »Strategianalyse København-Ringsted« kan det konstateres, at ifølge de foreliggende godsprognerer må kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens forventes at være fuldt ud 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 TRU alm. del – spørgsmål 37 af 20. november 2006.

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, om ikke forværret. Disse forhold begrundes behovet for en forøgelse af kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev og Sønderborg, og at dette sker uafhængigt af, hvorvidt der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt.

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 kombitransport for godstransport over længere afstande øges fremover, vil det manglende godsbanesystem mellem Jylland og Norge/Sverige komme til at udgøre den største potentielle infrastrukturflaskehal«, jf. [www.nordiclink.org/materiale/rapport1997/RAP\\_situation.htm](http://www.nordiclink.org/materiale/rapport1997/RAP_situation.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.

Skabes der ikke plads på jernbanenettet til godset, må det forventes, at der vil ske en mærkbar reduktion af godstrafikkens omfang, og at der vil ske overflytning af gods fra bane enten til færger på Østersøen fra f.eks. Sydsverige eller til lastbiler. Det er afgørende, at

banegodstransporten – af hensyn til miljømæssige forhold – ikke svækkes i forhold til vejtransporten. Alternativet vil være, at godstogene prioriteres højere end persontrafikken, hvilket ikke er acceptabelt.

Godstransportørernes afhængighed af banekorridoren Øresund-Padborg bliver mere og mere udtalt, og da udsigterne til, at der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt fortaber sig i det uvisse – bl.a. som følge af tyskernes ulyst til at engagere sig i projektet – bør denne uvished ikke blokere for iværksættelse af nødvendige tiltag andre steder i landet.

I Syd- og Sønderjylland er der et stort ønske om at få anlagt de manglende dobbeltspor. Der argumenteres med, at en manglende udbygning dels hæmmer trafikken mellem landsdelen og det øvrige land, dels er med til at fastholde regionen som et infrastruktursvagt udkantsområde, der sakker bagud 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 til 200 km/t.

Der hersker nogen usikkerhed om anlægsomkostningerne. I svaret på TRU alm. del – spørgsmål 106 af 19. december 2006 angiver transport- og energiministeren dem til 530-600 mio. kr. (2005-priser). Men i Transport- og Energiministeriets rapport fra 2004 »Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt« fremkommer der en indtægt på 2,24 mia. kr. ved, at dobbeltsporene mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev og Padborg *ikke* anlægges.

Når man ser de anlægspriser pr. kilometer nyanlagt jernbane, der anvendes for 2. spor mellem Lejre og Vipperød, mon man så ikke kan gå ud fra, at det er den høje pris – de 2,24 mia. kr. – der vil være gældende?

Der genåbnes tre nedlagte landstationer: Over Jersdal, Hjorkær og Bolderslev. Pris pr. station samt øvrige publikumsfaciliteter m.v. 10-15 mio. kr. pr. station.

Station	Befolkningsunderlag
Over Jersdal	2.500
Hjorkær	2.100
Bolderslev	1.900