

Tilbage bliver flaskehalsene ved Middelfart Station og Lillebæltsbroen og frem til forgreningen ved Snoghøj mod henholdsvis Fredericia og Kolding. I det omfang pladsforholdene tillader det, bør der anlægges nye spor helt frem til broen på begge sider.

Anlægsomkostninger sættes, jf. rapporten »Modernisering af jernbanens hovednet« fra 1997 til 2,5-3,0 mia. kr. (2002-priser) alt efter linjeføring. En skrabet version består i, at der kun anlægges et spor, der kan »vendes« efter behov, f.eks. i myldretiden.

#### *Kapacitetsproblemer på Vestfyn*

Baggrunden for Baneplanudvalgets overvejelser sidst i 90'erne var en erkendelse af, at kapaciteten på banestrækningen mellem Odense og Middelfart ville være opbrugt inden for en overskuelig årrække. Dette vil især være mærkbart, når DSB i løbet af få år iværksætter sin plan »Gode Tog til Alle«. Hertil kommer, at presset på motorvejene og vejtrafikens energiforbrug har nået et sådant niveau, at der skal tages en række politiske initiativer for at få den nødvendige omladning fra vej til bane. Markedskræfternes krav om en høj grad af transportmæssig fleksibilitet har vist sig at modarbejde den transportpolitik, der respekterer miljø- og ressourcehensyn – og just in time-princippet gør det bestemt ikke bedre!

Skal skinnekapaciteten øges, og skal betjeningen af de små stationer forbedres, er en udvidelse af kapaciteten nødvendig. I dag optager de to regionaltog, der kører mellem Odense og Fredericia, uforholdsmæssig megen plads, og dét, at de standser ved stationer, hvor der kun få steder findes overhalingsspor, hindrer, at der kan indsættes flere fjern- og godstog på strækningen.

Afviklingen af flere tog på en banestrækning beror på togenes hastighed og på antallet af standsninger. Kører togene med samme fart, som f.eks. på S-togsnettet, er kapaciteten høj, mens den på hovedbanenet er noget lavere, fordi der her er mange tog, som kører med forskellig hastighed og har et varieret standsningsmønster.

Derfor bør fremtidige investeringer ses i sammenhæng med nødvendigheden af fortsat at kunne betjene de nuværende mindre stationer mellem Odense og Middelfart.

Kapaciteten kan udvides ved at iværksætte ét eller flere af nedennævnte forslag:

- Indsættelse af længere tog, hvilket dog ikke er, hvad de rejsende efterlyser. De ønsker hyppigere afgang og siddepladser til alle. Flere afgang styrker regionaltogetraffikkens kvalitet og dermed muligheden for at tiltrække flere kunder. Det viser erfa-

ringerne fra bl.a. Kystbanen, der har oplevet en betydelig tilgang af helt nye rejsende, hvoraf mange er tidligere pendlerbilister.

- Eksisterende overhalingsspor forlænges, og nye etableres.
- En udbygning af stationerne, så overhalingsspor af den nødvendige længde bliver midtliggende; alternativt kan der etableres nye perronanlæg, hvilket dog kun er en midlertidig og ikke tilfredsstillende løsning, idet væksten i togtrafikken relativt hurtigt vil opspise de fordele, som de her nævnte tiltag giver.
- En gennemgribende modernisering af signalsystemet har potentialet til, at togene kan køre tættere på hinanden, og det kan i et vist omfang erstatte kravet om en udbygning af skinnekapaciteten, jf. »Signalanalysen«, der blev udarbejdet til Banedanmark i september 2006.
- En udvidelse af sporkapaciteten med anlæg af tredje og fjerde spor, jf. Baneplanudvalgets forslag A. Rejsetidsforkortelsen ved at iværksætte forslag A vil være til gavn for både de rejsende, gods-kunderne og samfundet som helhed. Kortere rejsetider og en mere robust køreplan med færre forsinkelser giver samfundet en værditilvækst, der vil forøge rentabiliteten i det nye baneanlæg.

#### *Overhalingsspor for godstog på Vestfyn*

Årsagen til, at der skal anlægges et overhalingsspor, er, at det nuværende spor er for kort til at kunne udnytte den maksimale længde for godstog på 750 m, som er mulig mellem Øresund og Padborg.

Trafikforliget fra den 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne afsatte 47,5 mio. kr. til projektet, men i trafikaftalen af 26. oktober 2006 blev det besluttet at afsætte yderligere 20 mio. kr. i 2008.

Analysen »Overhalingsspor ved Tommerup – et høringsnotat« (Trafikstyrelsen, juni 2006) af fremkommelighed på strækningen Nyborg-Middelfart viser, at placering af et 1 km langt overhalingsspor ved Tommerup vil give den bedste trafikale og kapacitetsmæssige gevinst og tillige have den bedste samfundsøkonomiske effekt.

Et længere overhalingsspor (ca. 1 km) skal både gøre det muligt at køre fire lange godstog i timen mellem Sjælland og Fyn og bidrage til, at togrejsende over Fyn har færre forsinkelser. I dag kører der hver uge ca. 120 godstog i hver retning over Sjælland og Fyn, og det forventes, at der bliver brug for at køre flere godstog i fremtiden.