

F. t. beslutn. vedr. jernbanespor mellem Odense og Lillebæltsbroen m.v.

Fjernrejser

Anlæg af tredje og fjerde spor vil også være til nytte for fjerntrafikken, idet togdriften kan tilrettelægges langt mere fleksibelt, end det sker i dag. Afhængigt af den valgte linjeføring kan rejsetiden mellem Odense og Middelfart reduceres med ca. 5 minutter.

DSB's planer om at iværksætte projektet »Gode Tog til Alle« afventer leveringen af IC4-togene. Gode Tog til Alle går som bekendt ud på at betjene landets byer med tog, der kører i faste minuttal på samme måde som de københavnske S-tog. Dette indebærer imidlertid også, at trængslen på banenettet vil blive markant forøget, og det er derfor nødvendigt at fjerne en række af de identificerede flaskehalse, for at DSB og samfundet kan få det fulde udbytte af de investeringer, der er gjort og skal gøres.

Godstransport

Europa-Kommissionen vurderer i sin hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« fra 2001 om bl.a. revitalisering af jernbanerne, at jernbanernes andel af godsmarkedet yderligere vil falde fra 16 pct. til 9 pct. over de næste 10 år. Samtidig viser prognoserne, at den samlede godstrafik vil stige med 30 pct.

Godstransport på skinner er efterhånden reduceret til transittrafik fra Øresund til Padborg. Den rest, der måtte være indenlands, har det stedse sværere og sværere. Siden 2001 har Railion opgivet at køre gods fra følgende destinationer: Hirtshals, Aalborg, Skovgårdsgade i Århus, Esbjerg og Vasbygade i København. Hermed er lastbiltrafikken pr. år blevet forøget med 40-50.000 køretøjer.

I efteråret 2006 opsgade Railion yderligere to kontrakter – nemlig med Carlsberg for strækningen Høje Tåstrup-Fredericia og med Stålvalseværket for transport af stålplader fra Frederiksværk til Høje Tåstrup. Skønsmæssigt vil det forøge antallet af lastbiler på vejene med 15-20.000.

Tilbage bliver så næsten udelukkende det gods, der køres i transit fra Øresund til Padborg og omvendt. Herved mister det danske samfund en række miljøfordele, som gods på skinner har i forhold til lastbilerne.

Når den indenlandske godstrafik har så svært ved at klare sig, skyldes det flere forhold, f.eks. følgende:

- Mere end 60 pct. af godsmængderne transporteres internt i amterne eller mellem naboamter.
- De fleste godsterminaler er blevet nedlagt inden for de sidste 20 år, og det betyder, at der er relativt langt mellem terminaler og godskunder, og for mange kunder er det dermed blevet lettere og billigere at benytte lastbiler.

- Som et levn fra før adskillelsen af DSB og Bane-danmark hører terminalerne stadig under DSB, hvor de rettelig burde være godstransportørens, dvs. Railions, ejendom. Resultatet har således været, at DSB har brugt ejerskabet til terminalerne til at opkræve høje afgifter, hvilket har vanskeliggjort den indenlandske godstransport.

- Kravet om, at jernbanegodstrafikken skal drives på forretningsmæssig basis.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at infrastruktu-ren skal understøtte forsendelsen af gods på skinner. Det gælder såvel det indenlandske gods, som det, der sendes i transit. For at tiltrække mere gods til jernba-nen skal der tages initiativer, der fremmer denne pro-ces, og her mener vi, at en forøgelse af skinnekapaci-teten på den nævnte strækning vil være et skridt i den ønskede retning.

Udgangspunktet må være, at skinnekapaciteten for-øges så meget, at der sikres plads til minimum to god-skanaler pr. retning hver time i øst-vest-trafikken.

Elementer i en revitaliseringsproces af jernbanerne består dels af en udbygning af skinnenettet, så der bli-ver plads til flere godstog, således at disse ikke skal konkurrere med persontogene om pladsen, og dels skal der tilvejebringes en finmasket, decentral termi-nalstruktur med korte afstande til godskunderne. Det-te vil kunne bidrage til bedre muligheder for kombi-transporten.

Med anlæg af et tredje spor på Vestfyn fjernes en generende flaskehals mellem Øresund og Padborg, hvilket vil give en langt smidigere afvikling af transit-godset mellem Norden og kontinentet.

Og det er der i høj grad brug for. Siden åbningen af Storebæltsforbindelsen er trafikken på den fynske motorvej steget ganske betydeligt. Væksten har været størst på strækningen syd om Odense – med en stig-ning på ikke mindre end 150 pct. fra 1990 til 2001. Si-den broens åbning i 1998 er antallet af lastbiler ifølge Vejdirektoratet vokset fra godt 1.200 pr. dag til ca. 2.600 i dag.

Med udgangspunkt i trafikaftalen af 5. november 2003 har Vejdirektoratet igangsat en VVM-undersø-gelse for udbygning af motorvejen fra fire til seks spor fra Odense til nord for Vejle fjordbroen (Hornstrup). VVM-undersøgelsen ventes at være færdig i foråret 2007.

I 2007 vil der desuden blive åbnet op for forsøg med modullastbiler, der kan køre på motorvejene og til/fra udvalgte havne. Der argumenteres med, at modullast-bilerne i kraft af deres størrelse kan reducere antallet af mindre lastbiler (to modullastbiler erstatter tre al-mindelige lastbiler). Dette forudsætter imidlertid, at