

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 23. juni 2020

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om beregninger af anlægsomkostningerne til etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg

[af Kristian Pihl Lorentzen (V) m.fl.]

1. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af LA) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (LA) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse* ved 2. (sidste) behandling.

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betænkningssagens afgivelse ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

2. Politiske bemærkninger

Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Susanne Zimmer (UFG)

Socialdemokratiets, Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis, Enhedslistens medlemmer af udvalget og Susanne Zimmer (UFG) noterer sig, at strækningen mellem Tinglev og Padborg i dag er den eneste enkeltsporede strækning i Scandinavian-Mediterranean Corridor.

S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) bemærker, at dobbeltspor frem for enkeltspor giver mere robusthed ved hændelser på jernbanen, og at den øgede kapacitet skaber færre bindinger i forhold til at få tilrettelagt en god køreplan. S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) noterer sig, at ønsket om at køre mere international togtrafik vil forstærke disse fordele og øge relevansen af projektet.

S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) konstaterer, at etableringen af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg ikke er undersøgt i detaljer siden 1993, men at der er gennemført en screening af etableringen af dobbeltspor og hastighedsopgradering til 160 km/t. i 2013, hvor de samlede anlægsomkostninger blev opgjort til 0,8 mia. kr. (2020-priser inklusive 50 pct. reserve).

S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) noterer sig, at forudsætningerne, som lå til grund for screeningen, har ændret sig, og at der ligesom ved opgraderingen af strækningen mellem Vamdrup og Vojens vil være behov for en opdatering af det eksisterende vvm-grundlag med henblik på at få konsolideret anlægsøkonomien.

S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) bemærker, at der på nuværende tidspunkt ikke er afsat midler til et opdateret beslutningsgrundlag. S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) er enige om, at projektet skal drøftes nærmere i forbindelse med forhandlinger om en grøn infrastrukturaftale.

På den baggrund anser S, RV, SF, EL og Susanne Zimmer (UFG) med denne betænkning beslutningsforslag nr. B 173 som opfyldt.

Venstre og Dansk Folkeparti

Venstres og Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget konstaterer med ærgrelse, at regeringen ikke ønsker at iværksætte en opdateret beregning af anlægsomkostningerne ved etablering af et dobbeltspor på strækningen mellem Tinglev og Padborg. Det er trist, da det ellers ikke har skortet på folketingsmedlemmers og partiers opbakning i presen til nye beregninger og til færdiggørelsen af dobbeltsporet. Men afvisningen af forslaget fra Socialdemokratiets og Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens side understreger blot endnu engang, at den socialdemokratiske regering har stoppet alle de planlagte infrastrukturinvesteringer, herunder den 112 mia. kr. store infrastrukturplan, som VLAK-regeringen inden folketingsvalget havde aftalt med Dansk Folkeparti til gavn for hele Danmark.

Den 12 km lange jernbanestrækning er det eneste stykke af jernbanen mellem Syditalien og det nordlige Skandinavien på det transeuropæiske jernbanenet, der fortsat er enkeltsporet. Den enkeltsporede strækning udgør ikke bare en flaskehals for togtransport ind og ud af Danmark, men for

den transeuropæiske godstogstransport, der også af klimamæssige hensyn skal styrkes over de kommende år. Det vurderes f.eks., at 40 pct. mere passager- og godstransport vil kunne håndteres i 2030, hvis flaskehalsen ved enkeltsporet omdannes til et dobbeltspor. Dertil kommer, at transportministerens egne svar til Transportudvalget viser, at der meget vel kan sikres EU-støtte til projektet, men at dette selvsagt vil være afhængigt af, at der træffes beslutning om anlæg af dobbeltsporet fra dansk side, jf. svar på TRU alm. del – spørgsmål 367.

Under 1. behandling af nærværende forslag stod det klart, at regeringen ikke ønsker at støtte et opdateret beslutningsgrundlag for opgraderingen af dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg, til trods for at de nuværende beregninger er udarbejdet tilbage i 1993 og dermed må forventes at være forældede. Hermed vil et manglende opdateret beregningsgrundlag kunne risikere at stille anlægget af dobbeltsporet mellem Padborg og Tinglev dårligere i de kommende infrastrukturforhandlinger, da der er usikkerhed om prisen på projektet. Anlægget af dobbeltspor på den næsten dobbelt så lange strækning mellem Vamdrup og Vojens, som den daværende VK-regering besluttede at færdiggøre tilbage i 2009, viste sig at være markant billigere end det forventede.

Derfor ønsker Venstre og Dansk Folkeparti med beslutningsforslaget at pålægge regeringen at igangsætte beregninger af anlægsomkostningerne ved etablering af et dobbeltspor på strækningen mellem Tinglev og Padborg. Havde vi fortsat haft en blå regering i Danmark, ville der allerede nu være iværksat projekter i den 112 mia. kr. store infrastrukturplan, hvor der i ikkedisponerede midler var afsat 300 mio. kr. til forundersøgelser, 2,1 mia. kr. til en hastigheds-pulje på jernbanen i Danmark for at forbedre fremkommeligheden og 4,2 mia. kr. til fornyelse og vedligehold af jernbanen.

Henrik Møller (S) Jan Johansen (S) Jeppe Bruus (S) fmd. Jesper Petersen (S) Lennart Damsbo-Andersen (S)

Malte Larsen (S) Orla Hav (S) Thomas Jensen (S) Andreas Steenberg (RV) Jens Rohde (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV)

Anne Valentina Berthelsen (SF) Karsten Hønge (SF) Henning Hyllested (EL) Eva Flyvholm (EL) Susanne Zimmer (UFG)

Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V) Hans Christian Schmidt (V) nfmd. Ellen Trane Nørby (V) Heidi Bank (V)

Martin Geertsen (V) Christian Langballe (DF) Mette Hjermand Dencker (DF) Hans Kristian Skibby (DF)

Niels Flemming Hansen (KF) Mona Juul (KF) Mette Thiesen (NB) Ole Birk Olesen (LA)

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	48	Liberal Alliance (LA)	3
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	42	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	16	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	13	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	4

Partierne bag dette betækningsbidrag ærgrer sig over, at den socialdemokratiske regering og RV, SF og EL med deres afvisning af nærværende forslag skubber beslutningen om færdiggørelsen af dobbeltsporet mellem Padborg og Tinglev længere ud i fremtiden.

Enhedslisten

Enhedslistens medlemmer af udvalget noterer sig, at da forhandlingerne i forbindelse med 1. behandling af beslutningsforslaget klart viste, at samtlige partier støtter anlæg af dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg, er EL overbevist om, at dobbeltsporet vil blive igangsat som en del af de politiske beslutninger om en ny infrastrukturplan. EL vil prioritere dobbeltsporet som noget af det vigtigste i forhandlingerne.

3. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 12. maj 2020 og var til 1. behandling den 9. juni 2020. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Oversigt over beslutningsforslagets sagsforløb og dokumenter

Beslutningsforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under beslutningsforslaget på Folketingets hjemmeside www.ft.dk.

Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 2 møder.

Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 4 bilag på beslutningsforslaget.

Nye Borgerlige (NB)

4