



**Transport- bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen
Kopi til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg**

Kontakt: Thomas Dyhr Vestergaard
tdv@rsyd.dk
Direkte tlf. 76631929

8. april 2019
Side 1/2

Kære Ole Birk Olesen

Den nedjusterede omfartsvej ved Mariager frigiver i omegnen af 300 mio. kr. inden for den økonomiske ramme i det infrastrukturudspil, regeringen og Dansk Folkeparti er blevet enige om, og hvor der over en tiårig periode er infrastrukturinvesteringer for i alt 112,7 mia. kr.

I infrastrukturens sammenhæng er 300 mio. kr. et relativt lille beløb. Men de kan blive mange penge værd, hvis de overføres til et projekt, der lapper et hul og sikrer robusthed i den overordnede danske og europæiske transportinfrastruktur.

Og der er netop et hul at lappe: 12 kilometer enkeltsporet banestrækning mellem Tinglev og Padborg. Anlægsloven for strækningen blev besluttet i 1993, men her 26 år senere er pengene fortsat ikke blevet bevilget. I Det grønne Trafikforlig i 2009 fremgik det desuden, at "Der foretages en opdatering af beslutningsgrundlaget for den sydlige del (Tinglev-Padborg) af banestrækningen".

Siden 2015, hvor dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens stod klart, har de 12 kilometer mellem Tinglev og Padborg udgjort de eneste 12 kilometer på hele strækningen mellem Stockholm og Messina-strædet, hvor der kun er enkeltspor. Strækningen er i øvrigt også en del af Core Network Corridors.

Danmark ønsker en effektiv, konkurrencedygtig og harmoniseret jernbane i vækst, og vi er underlagt en europæisk forpligtelse i Ten-T-netværket om at bringe strækningen op til en standard, så den kan fungere som en del af ryggraden i det europæiske transportnet. Især på de længere internationale distancer i Europa er der potentiale i at integrere de europæiske markeder for jernbanetransport og i at skabe vækst i jernbanens markedsandel.

I dag har strækningen Tinglev-Padborg en høj kapacitetsbelastning, og virksomheder og transportører er nervøse for, at gods sendt med banen vil opleve forsinkelser, når der er enkeltspor. Femern vil måske lette på kapaciteten, men hvis produktionen i Danmark (som fortrinsvis sker i Jylland) i nævneværdig grad skal flyttes fra vej til bane, er det nødvendigt med mere kapacitet. Et stigende pres på vejnettet mod og især i Hamborg, hvorfra store dele af den europæiske godstransport ind- og udgår, bidrager i dag kun til at lægge ekstra pres på behovet for en stabil og robust baneinfrastruktur.

Vi vil gerne opfordre transportministeren til at benytte besparelse fra den nedjusterede omfartsvej ved Mariager til at sikre dobbeltsporet og dermed styrke robustheden inden for dansk og europæisk godstransport. Dobbeltsporet er og bliver en forudsætning for at overføre mere gods fra vej til bane og hermed for – om end i begrænset omfang – at imødegå den stigende trængsel på det overordnede vejnet, som den tunge transport i stigende grad bidrager til.

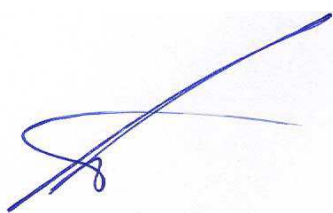
DI anbefaler i deres nylige infrastruktur anbefalinger strækningen færdiggjort, og anslår prisen til at være 0,5 mia. kr. I begyndelsen af 1900-tallet var der imidlertid dobbeltspor på strækningen. Det blev fjernet i

1938, men ligesom det var tilfældet med motorvejsudvidelsen mellem Aarhus og Skanderborg må det give en anlægsmæssig fordel og muligvis gøre projektet billigere.

Venlig hilsen



Stephanie Lose
Regionsrådsformand
Region Syddanmark



H.P. Geil
Formand KKR Syddanmark
Borgmester
Haderslev Kommune



Johannes Lundsryd
Næstformand KKR Syddanmark
Borgmester
Middelfart Kommune