

# Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv.  
2200 København N

24. oktober 2010

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

## Netredegørelse 2012

Rådet for Bæredygtig Trafik skal hermed tillade sig at fremkomme med følgende kommentarer til netredegørelsen.

Indledningsvis vil vi anføre, at redegørelsen generelt ikke bærer præg af regeringens målsætning om, at den i de kommende år forventede trafikstigning primært skal udføres af jernbanerne. Vi finder det ikke fremsynet, når Banedanmark blot fortsætter sin hidtidige praksis med nedlæggelse og frasalg af banestrækninger, der ganske vist har været ”hvilende”, som det nu kaldes. Vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at transportminister Hans Christian Schmidt har udtalt, at det skal være slut med nedlæggelse af jernbaner og efterfølgende omdannelse til ”naturstier”.

Vi (og Banedanmark) må så naturligvis forvente, at både det politiske system og togoperatørerne kommer ”på banen” og skaber muligheder for at reparere og udnytte den jernbaneinfrastruktur, der allerede findes. I den sammenhæng må vi protestere imod, at de hidtidige restbaner, havnebaner og sidespor på nuværende tidspunkt afhændes til andre formål efter ”grønthøstermetoden”. Efter vor opfattelse kunne de udmærket fortsætte med at være hvilende til bedre tider.

Dette gælder i særlig grad for strækningen Tønder-Tinglev, som kan blive aktuel som personbane i forbindelse med udspil fra den påtænkte eller allerede nedsatte dansk/tyske trafikkommission for grænselandet. En afhændelse nu vil på forhånd udelukke denne mulighed. Det er ligeledes tilfældet for strækningen Vojens-Haderslev By, for hvilken Rådet for Bæredygtig Trafik har indsendt et forslag til transportministeren om reaktivering.

For så vidt angår Gedserbanen, som påregnes at overgå til status som hvilende, vil vi advare imod at lade den henligge helt uden vedligehold, idet en eventuel genoptagelse af persontrafikken (med en bedre køreplan end den, DSB kunne præstere) derved hurtigt kun bliver mulig efter større og kostbare reparationsarbejder. I stedet skal vi foreslå, at strækningen foreløbig vedligeholdes i begrænset omfang og således, at den kan befares af veteranog. Dette er også i overensstemmelse med Guldborgsund Kommunes ønsker.

Vi finder, at den maksimale længde for godstog på sigt bør øges til 1 km, og at Banedanmark bør tage højde herfor ved fremtidige større banearbejder. For alle tog bør generelt tilstræbes højere hastigheder end i dag. Ligeledes bør elektrificering forberedes ved større ombygningsarbejder, f.eks. ved støbning af fundamenter til masterne.

Ved læsning af afsnit 3.3.2 falder det i øjnene, at ekstraordinær betjening af f.eks. Horsens og Randers stationer skal bestilles senest den 15. i måneden før. Det kan næppe kaldes god kundebehandling.

Det var heller ikke god kundebehandling, da Banedanmark uden eller med kort varsel nedsatte hastigheden på Grindstedbanen til maksimalt 20 km/t. Dette er ganske vist ikke omtalt i netredegørelsen, men vi ved det godt og kan næppe tro, at banen er lige dårlig alle steder. Se at få repareret de værste steder og prøv hellere i samarbejde med CFL Cargo at generere mere trafik på strækningen i stedet for denne "sædvanlige" langsomme afvikling.

Til nogle af netredegørelsens bilag kan vi anføre følgende:

*Nr. 2.5. Læsseprofiler.* Det foreslås, at Banedanmark undersøger mulighederne for transport af vindmøllevinger eventuelt ved udvidelse af læsseprofilerne på udvalgte strækninger. Det forekommer ikke rigtigt, at sådanne transporter hele vejen skal foregå med lastbil, og at rundkørsler m.v. i den anledning skal ombygges. Af konkurrencehensyn (her tænkes på de såkaldte modullastvogne) kunne en større profil i det hele taget måske være hensigtsmæssig.

*Nr. 3.2A og 3.2K. Åbne og hvilende sidespor hhv. Grænseflader til andre infrastrukturforvaltere samt firma-, stam- og havnespor.* Det forekommer noget uoverskueligt med to bilag om sidespor. Det ene fjerner på et regneark med et snuptag 137,7 km sidespor uden nærmere detaljer, mens det andet ret udførligt beskriver de "private" sidespor m.v. For den almindelige borger er et sidespor blot et sidespor, og det forekommer mærkeligt, at stationer som f.eks. Lille Skensved, Glostrup, Silkeborg, Viborg, Thisted, Ribe og Sønderborg skal være helt uden sidespor. Det foreslås, at bilagene slås sammen til ét, således at beslutningsgrundlaget fremtræder klart.

I bilag nr. 3.2K er der i øvrigt flere unøjagtigheder, f.eks. ejes strækningen Høng-Gørlev os bekendt af Kalundborg Kommune, og Banedanmark er ikke længere infrastrukturforvalter.

Vi håber, at Banedanmark i muligt omfang tager hensyn til ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

Ole Iskov

Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik