

# Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv.  
2200 København N

23. december 2010

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

## Netredegørelse 2012

Idet vi takker for de modtagne bemærkninger til vort høringsvar af 24. oktober d.å., skal Rådet for Bæredygtig Trafik tillade sig at fremkomme med følgende supplerende kommentarer.

Vi er tilfredse med, at Tønder-Tinglev banen indtil videre betegnes som ”godsbane p.t. spærret”, men vi finder det betænkeligt, at Banedanmark allerede nu begynder at eliminere overkørsler, medmindre disse i tilfælde af banens reaktivering alligevel skal totalt udskiftes. Endvidere må vi bestemt tage afstand fra, at Banedanmark i forbindelse med forestående sporarbejder i Tønder optager sporskiftet til Tinglevbanen.

Vore bemærkninger om Vojens-Haderslev banen skal naturligvis læses i fortsættelse af afsnit 2 og 3 i høringsvaret om bl.a. manglende fremsyn. Vi er udmærket klar over, at Haderslevbanen officielt er nedlagt (desværre på et mangelfuldt grundlag, hvilket Banedanmark ikke kan være uvidende om), men os bekendt ejer Banedanmark stadig Haderslevbanen, som fortsat eksisterer fysisk og derfor udmærket kan tænkes at blive reaktiveret. I øvrigt er banen ikke mere nedlagt, end at den, som det vil være Banedanmark bekendt, for ikke så længe siden på ny blev undersøgt for godspotentiale med henblik på eventuel reaktivering. Godspotentialet viste sig – atter ikke uventet – ikke at være til stede, bl.a. fordi Haderslev Kommune uforståeligt nok vil nedlægge havnen og havnebanen. Hvorfor passagerpotentialet ikke blev undersøgt ved samme lejlighed, er os en gåde, især da vi gjorde transportministeren opmærksom på denne mangel, og vi ønsker derfor at sikre både Haderslevbanens og Åbenråbanens fremtid ved at foreslå, at de foreløbig overgår til en tilstand som ”hvilende”.

For så vidt angår Gedserbanen tillader vi os at betvivle Banedanmarks oplysning om, at en investering på ca. 5 mio. kr. til istandsættelse allerede er nødvendig set i lyset af, at banen kort forinden indstilling af trafikken blev istandsat for et os ukendt beløb. Vi skal derfor anmode om en opstilling af omfang og udgifter til denne lidt ældre istandsættelse tillige med en specifikation af ovenstående nye arbejder til 5 mio. kr.

Banedanmark er formentlig vidende om, at Scandlines har bestilt to nye færger til Gedser-Rostock overfarten – ganske vist uden jernbanespor, men man satser altså på overfarten også efter en fast Fehmarn Bælt-forbindelse. Rederiet har derfor som Banedanmark bekendt planer om at flytte

opmarchområdet til det vestre færgeleje, hvorved det nuværende spor til stationsbygningen vil være "i vejen". Rent bortset fra, at dette spørgsmål efter vor mening forholdsvis let og billigt ville kunne løses ved hjælp af bomme og blinklys og/eller en mere direkte vej til opmarchfelterne, har Scandlines i samarbejde med Guldborgsund Kommune foreslået en ny sporforbindelse til det østre færgeleje i tilfælde af genetablering af jernbanefærgeforbindelsen. Under alle omstændigheder vil en sådan overfart være en betydelig genvej til Østeuropa i forhold til Fugleflugtslinjen, ligesom der jo er en større godsbanegård i Rostock Überseehafen og spor i umiddelbar nærhed af færgelejet. Overfarten er desuden væsentligt kortere end færgeforbindelserne fra Trelleborg og Ystad. De nye og hurtigere bilfærger vil betyde en yderligere belastning af landevejen til Gedser, der i forvejen er hårdt belastet af "færgetræk". En kostbar udbygning af vejen vil formentlig kunne undgås helt eller delvis ved genetablering af jernbanefærgeforbindelsen f.eks. i en overgangsperiode med de nuværende to færger, der som tidligere Storebæltfærger *har* spor (så vidt vi da ved, da de er dækket til). Der er således mange grunde til at satse på Gedserbanen i fremtiden, og så har vi endda ikke nævnt de muligheder, som en kommende fast forbindelse Helsingør-Helsingborg kunne indebære. Det er da muligt, at Banedanmark ikke har midler til at vedligeholde "hvilende" baner, men har man søgt om disse penge, som kan vise sig at være givet godt ud? I øvrigt udbeder vi os en officiel definition af udtrykket "hvilende".

Banedanmark afviser vort forslag om længere godstog, ligesom man ikke har kommenteret forslagene om generelt højere toghastigheder og forberedelse af elektrificering. Vi er naturligvis klar over, at den eksisterende infrastruktur ikke tillader øjeblikkelig fuld gennemførelse af forslagene, hvorfor vi da også alene har peget på, at der bør tages højde for dem ved kommende større ombygningsarbejder. Vi efterlyser således mere ambitiøse målsætninger fra Banedanmark.

Med hensyn til Grindstedbanen bekræfter Banedanmark indirekte, at banen ikke er lige dårlig alle steder, og vi stiller os derfor uforstående overfor, at der ud over de hidtidige lokale hastighedsnedsættelser til 10 hhv. 20 km/t. er indført nedsat hastighed til 20 km/t. på den resterende strækning til stor skade for operatøren. Da banen jo ikke er "hvilende", men i trafik, må Banedanmark i øvrigt efter vores opfattelse have pligt til at holde den i rimelig stand, hvilket tilsyneladende ikke er tilfældet. På den givne foranledning skal vi udbede os de officielle retningslinjer for vedligeholdelse af godsbaner tillige med oplysning om, hvilke arbejder der rent faktisk er udført på Grindstedbanen de sidste 20 år.

Endelig vil vi ikke undlade at henlede Banedanmarks opmærksomhed på, at flere sidespor i Norge i takt med tilkomsten af nye operatører er blevet genåbnet, ligesom der er blevet behov for nye sidespor. Der er indført en statslig støtteordning til virksomheder, der vil oprette eller genåbne sidespor, på indtil 50 % af anlægsomkostningerne. Ordningen administreres af Jernbaneverket, og formålet er at overføre mere godstrafik fra vej til bane. Ideen er hermed videregivet til velvillig overvejelse i "systemet".

Vi er klar over, at den endelige udgave af netredegørelse 2012 allerede er udsendt, men skal anmode om, at foranstående supplerende kommentarer medtages i det videre forløb, ligesom vi med tak imødeser svar på de rejste spørgsmål.

Med venlig hilsen

Ole Iskov

Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik