



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

<https://baeredygtigtrafik.dk/>

29. september 2023

Transportministeriets hovedpostkasse ([trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)),  
Maria Bundgaard Bonabi ([mbb@trm.dk](mailto:mbb@trm.dk)),  
Kristoffer Johansen ([krj@trm.dk](mailto:krj@trm.dk))  
Emilie Sort Mikkelsen ([esm@trm.dk](mailto:esm@trm.dk))

### **Høringssvar til Kommissionens forslag til forordning om jernbaneinfrastrukturkapacitet**

Rådet for Bæredygtig Trafik har beklageligvis ikke fået afgivet høringssvar i forbindelse med høringen af den engelske udgave, men tillader sig alligevel nu at afgive et høringssvar efter en gennemgang af den danske udgave.

Vi finder helt generelt forslagene fra Kommissionen ganske fornuftige og helt nødvendig for at sikre en god international jernbanetrafik i fremtiden.

Der er, som det også fremgår af forslagetets baggrund, i dag store problemer for både passager- og godstrafik over grænserne flere steder i Europa. Også til og fra Danmark.

Det er derfor bydende nødvendigt at få styr på denne trafik, så den nødvendige overflytning af trafik fra vej/fly til bane kan realiseres.

Der har i de senere år været en større og større interesse for at anvende passagertog på internationale rejser, ikke mindst med nattog, og flere operatører har indsat tog gennem Danmark. Der arbejdes desuden blandt endnu flere operatører på at oprette nye forbindelser i de kommende år.

Det vil ikke mindst gælde når Femerforbindelsen åbner, hvor der må forventes en stor stigning i antallet af både passager- og ikke mindst godstog via denne forbindelse.

Dette vil utvivlsomt betyde et stærkt pres på kapaciteten på strækninger, hvor der allerede i dag er stor udnyttelse.

Vi finder derfor også, at bestemmelsen om at se på hvor infrastrukturen giver eller kommer til at give kapacitetsudfordringer er en vigtig og central del af forslaget, der bør bakkes op om. (Artikel 23, Kapacitetsforbedringsplan).

Vi er i den forbindelse derfor også uforstående overfor den passus, der er om dette i notatet af 22. september 2023 til TRU om det kommende års transportpolitiske arbejde i EU, <https://www.ft.dk/samling/20222/almdel/TRU/bilag/300/2753815.pdf>, om arbejdet med TEN-T forordningen, om at Kommissionen ikke må få indflydelse på prioriteringerne i de nationale infrastrukturplaner.

Dette vil jo betyde, at der så ikke sker de ønskede og helt nødvendige udbygninger og forbedringer af infrastrukturen i Danmark.

Det bemærkes, at sådanne projekter må kunne forventes at få en betydelige økonomiske støtte fra EU. Også selv om de samtidig kan forbedre den indenlandske jernbanetrafik i betydeligt omfang.

Som eksempler på infrastruktur, der allerede i dag giver kapacitetsudfordringer på strækninger i TEN netværket kan nævnes følgende:

- Enkeltsporet mellem Padborg og Tinglev, der først er planlagt etableret efter 2030.
- Enkeltsporet og manglende elektrificering mellem Aalborg og Hirtshals/Frederikshavn.
- Overhalingsmuligheder mellem Øresundsbron og Kalveboderne, hvor der kun er planlagt ét overhalingsspor over Kalvebod Fælled og ikke de to, der er nødvendige.
- Kapaciteten for ikke mindst godstog mellem Vigerslev og Høje Taastrup, hvor de fleste godstog er tænkt at køre på grund af mangelfuld udfletning til København-Ringstedbanen nord for Ny Ellebjerg. Her vil en forlængelse af S-banen til Roskilde endvidere forstærke presset på kapaciteten for alle andre tog, og bør derfor undlades, mens der i stedet bør ske en udbygning til 5-6 spor mellem Vigerslev og Høje Taastrup.
- Manglende niveaufri udfletning ved Ringsted.

Mange af disse anlæg vil ud over at sikre den internationale trafik også gavne den indenlandske trafik. F.eks. ved at der igen kan køre direkte fjerntog fra København til Frederikshavn.

Med venlig hilsen  
Niels Wellendorf  
Bestyrelsesmedlem  
Rådet for Bæredygtig Trafik