

Rådet for Bæredygtig Trafik

Svar sendt på mail til: [niels.wellendorf@gmail.com](mailto:niels.wellendorf@gmail.com)

## Tilbage melding på Rådet for Bæredygtig Trafiks høringssvar til Banedanmarks Netredegørelse 2024

Banedanmark takker for Rådet for Bæredygtig Trafiks høringssvar i forbindelse med høringen af Banedanmarks Netredegørelse 2024.

Banedanmarks svar til bemærkningerne fremgår nedenfor.

**Med venlig hilsen**

**Phillip Crilles Bacher**  
Ledelseskonsulent  
Banedanmark

14.12.2023

Sagsnummer: 2023-5131

**Phillip Crilles Bacher**  
Forretningsudvikling  
Ledelsessekretariatet Trafik  
pcbr@bane.dk

Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 49  
1577 København V  
8234 0000

banedanmark.dk  
CVR: 1863 2276

## Hørings svar til Netredegørelse 2025

### Bemærkning til bilag 3.2C Grænseflader til andre infrastrukturforvaltere samt firma-, stam- og havnespor

Rådet for Bæredygtig Trafiks bemærkninger	Banedanmarks svar
<p>Vi finder det stadig bekymrende, at en del sidespor til godskunder er aflåst eller spærret mv. Hvis jernbanen skal medvirke effektivt til en bæredygtig omstilling af godstrafikken, skal der kunne ske en stor omlægning af godskørsel fra vej til skinne. Dette er ikke muligt, hvis der ikke er åbne sidespor, der kan anvendes med kort varsel, hvis godsoperatørerne får brug for dem.</p>	<p>Hovedparten af firma, stam- og havnespor (FSH-spor) ejer Banedanmark ikke, og de ligger heller ikke på Banedanmarks arealer, hvorfor Banedanmark ikke kan beslutte, om disse spor skal være i drift.</p> <p>For de FSH-sporejere, som ønsker at deres spor skal være i drift, og at der skal kunne køre godstransporter derpå, laves der aftaler omkring dette. De spor, som ikke er i drift, aflåses/spærres, så der ikke skal bekostes midler til vedligehold på noget, som alligevel ikke benyttes.</p> <p>Da sporerne ikke er ejet af Banedanmark, skal omkostninger til driften af sporene finansieres af de enkelte sporejere, og måske kan det være en medvirkende årsag til, at mange FSH-spor er ude af drift.</p> <p>Banedanmark er nødt til at prioritere midler til fornyelse og vedligehold af spor, som efterspørges trafikalt, og derfor kan Banedanmark blive nødt til at lukke spor, som ikke efterspørges. Såfremt der kommer en konkret ansøgning om godskørsel, tages der stilling til en renovering af lukkede spor frem for at bruge ressourcer på at holde spor åbne til en teoretisk fremtidig anvendelse.</p>

### Bemærkninger til bilag 3.5A og B Kapacitetsrestriktioner i K25 og K26

Rådet for Bæredygtig Trafiks bemærkninger	Banedanmarks svar
<p>Der er igen i 2025 og 2026 som tidligere år flere sporarbejder mv. med en række større spærringer, herunder lange totalspærringer, i såvel 2025 som 2026. Sådanne spærringer, hvor kunderne enten får færre og ofte langsommere tog, og/eller tvinges over i ubekvemme togbusser, og for</p>	<p>Jernbanen er slidt flere steder, og Banedanmark er i fuld gang med at opgradere og forny den, samtidigt med at der gennemføres større investeringer i jernbanen i form af bl.a. Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet. Det gør det desværre nødvendigt at indføre</p>

godstransportens vedkommende overflyttes til lastbiler, er uhensigtsmæssige og medfører kundefrafald hos togoperatørerne, ligesom de skader jernbanens generelle omdømme. Rådet for Bæredygtig Trafik finder at totale spærringer af trafikken bør begrænses til et absolut minimum. Der bør kunne udføres meget mere som enkeltsporsarbejde, natarbejde eller uden for myldretiderne. Vi anbefaler, at der ses på, hvorledes infrastrukturforvalterne planlægger og udfører deres sporarbejder i såvel vores nabolande Sverige og Norge, som i Schweiz.

større sporspærringer for at kunne modernisere jernbanen og samtidigt forny og vedligeholde den til en forsvarlig standard. Banedanmark tilstræber imidlertid altid at lægge sporspærringerne i perioder, hvor det får konsekvenser for færrest mulige passagerer, dvs. typisk under højtider og i sommerferieperioden og – for vedligeholdelsesprojekters vedkommende – i natspærringer eller togfrie intervaller. Endvidere planlægger Banedanmarks sporspærringernes sammensætning og længde i samarbejde med jernbanevirksomhederne, herunder om der skal gøres brug af totalspærringer eller enkeltsporspærringer.