

Kære medlemmer af trafikudvalget

Da jeg har fået oplyst at Trafikstyrelsen har afleveret deres anbefaling til Christiansborg, for hvad der i fremtiden skal ske med de danske godsjernbaner, vil jeg lige knytte et par bemærkninger til disse.

Lad mig starte med jernbanestrækningen imellem Tønder og Tinglev. I sommer fik Dansk Jernbane-Aps af Trafikstyrelsen lov til at starte en undersøgelse af Tønder-Tinglevbanen med henblik på, for egne midler, at renovere og genåbne strækningen til kørsel med godstog. Tilladelsen blev givet efter at Dansk Jernbane i ni måneder havde ventet på et svar fra Trafikstyrelsen.

Idet jeg henviser til en avisartikel i JyskeVestkysten 11.11.06 kan jeg forstå at man, fra Trafikstyrelsen og Banedanmarks, side prøver at lægge såkaldte tekniske handelshindringer ud for at det ikke skal lykkes for Dansk Jernbane at genåbne strækningen. Direktør Paul de Kruiff beklager sig i artiklen over at Trafikstyrelsen midt i undersøgelsen, har forbudt Dansk Jernbane at køre strækningen igennem med en såkaldt trolley derved er det ikke muligt at afslutte undersøgelsen da den sidste del af undersøgelsen kræver at man også kører strækningen igennem med et måletog hvilket ikke er muligt før Trolleyen har gennemkørt strækningen. Dette er sket efter at Dansk Jernbane har brugt et par hundrede tusinde kroner på at forundersøge strækningen.

Mit spørgsmål lyder derfor: Hvorfor giver man tilladelse til at Dansk Jernbane kan undersøge Tønder-Tinglevbanen når man midt i undersøgelsen forbyder at køre med de køretøjer der skal til for at gennemføre undersøgelsen?

Paul de Kruiff oplyser også at Trafikstyrelsen og Banedanmark har stillet krav om at strækningen skal total renoveres for et to cifret million beløb før at de vil give tilladelse til at der kan køre godstog. Efter en sådan renovering vil man på strækningen kunne køre med passagertog med en hastighed af 120 km/t hvilket jo slet ikke er nødvendigt. Transportminister Flemming Hansen har flere gange understreget at godsbanerne blot skal have et minimum af standart og udrustning, disse henstillinger følger Trafikstyrelsen og Banedanmark ikke når det gælder de for tiden spærrede godsbaner. Dansk Jernbane Aps vurderer at strækningen imellem Tønder og Tinglev kan genåbnes, efter Transportministerens henstilling om standard og udrustning, for et beløb på tre-fire millioner kroner, der kan så køres med godstog med en max hastighed på 20-45 km/t. Direktør i Dansk Jernbane Paul de Kruiff har tidligere været chef for DSB laboratorium hvor man udførte spørmålinger så man må gå ud fra at han ved hvad han taler om.

Og man skal ikke glemme at Tønder-Tinglevbanen blev renoveret for fem-seks millioner kroner for cirka seks år siden, hvilket betød at strækningen fik udskiftet en del sveller og lasker, lasker er den anordninghvormed man spænde skinnerne fast på svellerne. Det gør en genåbning betydelig nemmere og ikke mindst billigere, da sporet hvor renoveringen dengang skete er i god stand.

Da Dansk Jernbane i November 2005 søgte Trafikstyrelsen om at køre på strækningen, bad man om at få banen genåbnet så man kunne køre med en max hastighed af blot 10 km/t, hvilket ville betyde at man kunne spare seks timer i forhold til nu hvor man skal køre via Lunderskov og Bramming til Tønder. det er meget dyrt i mandskabstimer og diesel at køre den lange omvej, både når godstogene kommer nordfra for eksempel Grenaa og syd fra for eksempel Padborg. Dansk Jernbane ser sig nu nødsaget til at indstille kørslen med aluminium fra Grenaa til Hydro i Tønder på grund af udgifterne ved at køre den lange omvej. Derved bliver der sendt yderligere et stort antal lastbiler ud på de danske veje. Kørslen med godstog til Hydro i Tønder kan dog genoptages hvis Tønder-Tinglevbanen bliver genåbnet. Desuden vil Dansk Jernbane benytte strækningen til deres nyopstartede rute imellem Esbjerg og Padborg-Tyskland, så hvis banen blev genåbnet ville der være ret stor trafik på den.

Dansk Jernbane har dog indstillet "kampen" med myndighederne om en genåbning på grund af økonomi og den langsomme sagsbehandling, men forventer at man vil forsøge igen om et halvt års tid.-

Fortsættes

Fortsat

Dansk Jernbane har også søgt om at få genåbnet jernbanestrækningen imellem Røde Kro og Aabenraa også her er man stødt på modstand. Banedanmark har nægtet at åbne strækningen for kørsel med godstog på grund af strækningens dårlige tilstand, Paul de Kruiff havde dog i sin egenskab af chef for DSB laboratorium den 18 August 2004 gennemkørt denne strækning med et måletog hvor man konstaterede at der skulle udskiftes cirka 1000 sveller, dette kunne gøres for et relativt lille beløb, derefter kunne der køres på strækningen med fuldt akseltryk og en max hastighed på 60 km/t.

Oven i det har Trafikstyrelsen givet Aabenraa havn tilladelse til at fjerne havnebanen, hvilket man gik igang med næsten samtidigt med at Dansk jernbane bekendtgjorde at man lå i forhandlinger med en kunde om transport af en større mængde gods fra havnen i Aabenraa. Der har efterfølgende været en større debat om hvorvidt en del af havnebanen var statsejet.

Mit spørgsmål her lyder derfor: Har Aabenraa havn fjernet noget af havnebanen ulovligt uden godkendelse i folketinget??

Dansk Jernbane Aps har specialiseret sig i såkaldte "shortline" transporter, hvilket vil sige at man henter og bringer godsvogne hos kunderne ude i yderdistrikterne og samler dem til heltog på centrale banegårde, det er bla foregået i samarbejde med Railion der i sin tid overtog DSB gods. Det er dog meget vanskeligt at nå ud til kunderne når myndighederne nægter at genåbne de spærrede godsbaner. Oven i det har Banedanmark netop bekendtgjort at man i samarbejde med Trafikstyrelsen agter at fjerne 30-70% af sidebanerne, det er de små stykker spor der går fra jernbanestrækningerne og ind på kundernes område, dermed har kunderne ikke længere mulighed for at læsse gods direkte på godsvogne, dette er med til at gøre at kunderne ikke finder det attraktivt at benytte jernbanen til deres gods-transporter.

I mine øjne ser det ud som om at Banedanmark og Trafikstyrelsen ikke er særligt interesseret i at støtte specielt nye initiativer inden for jernbanegods transporten, men derimod har meget travlt med at få lukket sporene når det foreløbige sidste godstog har kørt på en strækning.

Tak for jeres tid.



Jan Clausen
Kromai 194
6200 Aabenraa