

Kære medlemmer af Trafikudvalget

Transportministeren oplyste i TRU alm. Del – spørgsmål 516, at to jernbaneoperatører har meldt sig til Trafikstyrelsen og Banedanmark for at tilkendegive deres interesse i at genåbne og køre tog på den spærrede jernbanestrækning imellem Tønder og Tinglev. Det er værd at bemærke at de interesserede operatører vil genåbne og drive strækningen for egen regning. Ministeren skriver yderligere i sit svar. At Arriva ikke på noget tidspunkt har søgt om at køre på nogle af de nu nedlagte godsbaner. Hun fortsætter: Strækningerne var før undersøgelsen stadig en del af Statens jernbanenet, og at alle operatører dengang bare kunne søge om at få tildelt kapacitet. Dansk Jernbane Aps søgte jo før undersøgelsen om at få lov til at genåbne og køre på Tønder – Tinglev banen, vel at mærke for egen regning, og belært af den behandling de fik efterfølgende er der ikke noget at fortænke sig i at Arriva har trukket følehornene til sig og ladet være med at søge. Første gang Dansk Jernbane Aps søgte om at genåbne og drive strækningen for egen regning var 7. November 2005. Ansøgningen blev sendt til Trafikstyrelsen af Dansk Jernbane Aps, der stadig eksisterer men blot har skiftet navn til CFL Cargo Danmark. De første 8 måneder ”glemte” Trafikstyrelsen at de havde modtaget en sådan ansøgning, og i tiden derefter og til nu er ansøgeren angiveligt blevet holdt hen med urimeligt store krav til teknisk udrustning af strækningen. Behandlingen af sagen er kilde til stadig større forundring her i Sønderjylland, nu har Transportministeren oplyst at Banedanmark tidligst kan afgøre sagen i 2009, det er fire år efter at den første ansøgning blev sendt. Der er derfor nogle spørgsmål der trænger sig på.

- 1) Hvad er formålet med at forhale sagen yderligere?
- 2) Er det korrekt at myndighederne kræver en total renovering af strækningen til omkring 70 mio kr, før man vil tillade kørsel med godstog på strækningen?
- 3) Er det korrekt at Trafikstyrelsen ikke skelner imellem om der kun skal køre godstog på en strækning eller om der også skal køre passagertog, og derved kræver samme høje standard for alle Statens jernbaner uanset hvad klasse strækningerne befinder sig under, og at omkostningerne ved at vedligeholde godsbanerne derved bliver væsentligt større end nødvendigt?.
- 4) Er det ikke problematisk at sagsbehandlingstiden for Tønder-Tinglev banen skal vare fire år, og at man derved bryder med princippet om ikke at fremme en transportform ved at hindre en anden? her ved at hindre at godsoperatørerne kan betjene Tønder med tog på en økonomisk forsvarlig måde via Tønder-Tinglev (Det er endvidere svært at få tildelt kapacitet til at køre lange godstog via Lunderskov-Bramming til Tønder, da sporene på krydsningsstationerne på Bramming-Tønder banen, ikke er lange nok til at krydse med de mange passagertog der kører der dagligt) Desuden er det en lang omvej fra f.eks. Padborg.
- 5) Er det ikke problematisk først at udstikke en frist for hvornår operatørerne skal have genåbnet strækningen som lød således ”Hvis det ikke lykkedes Dansk Jernbane Aps og andre interesserede operatører at gennemføre en reaktivering af strækningen inden for de angivne tidsrammer (senest 2009). Indstilles det subsidiært at bemyndigelsen til nedlæggelse af strækningen træder i kraft” For derefter at forhale forhandlingerne til 2009? Der er ikke nogen operatører der kan nå at planlægge – renovere og genåbne strækningen på så kort tid, det er ganske enkelt umuligt, og vi risikerer at myndighederne nedlægger strækningen med henvisning til tidsfristen.

Set i lyset af at Trafikstyrelsen først ”glemte” ansøgningen fra Dansk Jernbane Aps (Nu CFL Cargo Danmark) i 8 måneder og at Banedanmark herefter har trukket sagen i langdrag, og at hverken Staten eller Banedanmark viser nogen som helst interesse i strækningen. Så burde man sige! Vi

finder en løsning her og nu og lader de interesserede genåbne strækningen, og det vel at mærke under rimelige betingelser der kan opfyldes af selv små operatører. Havde man været vaks ved havelågen – Ja så havde Banedanmark gemt nogle af de gamle skinner og sveller der bliver til overs efter renoveringen af hovedbanen, som i øjeblikket foregår imellem Fredericia og Århus. For blot nogle få år siden kunne man godt bruge gamle skinner og sveller der var udtjent på hoved banen, til at reparere godsbaner med da togene her kun er godstog der kører med lav hastighed. Hvis man vil kan man jo stadig bruge denne metode det gør jo genåbningen og vedligeholdelsen af Tønder-Tinglev banen meget billig, den kunne såmænd også have været brugt på de andre gods og rets baner og derved have gjort vedligeholdelsen væsentligt billigere.

Banedanmark har ikke vedligeholdt Tønder-Tinglev strækningen siden 2001 og det har Aabenraa kommune klaget over flere gange til både Trafikstyrelsen og Banedanmark , da strækningen er groet til i ukrudt og træer der skæmmer de ellers smukke byer strækningen gennemløber. Så kære politikere lad operatørerne genåbne strækningen nu og man har fundet en løsning der tilfredsstiller alle parter. Staten og Banedanmark slipper af med banen som de ikke har lyst til at drive, operatørerne får strækningen at køre på og Aabenraa kommune bliver glad igen fordi strækningen så bliver vedligeholdt.

De politiske visioner for at styrke jernbanegods transport i Danmark er meget små, her er en oplagt mulighed for at vise det modsatte. Det kræver store ressourcer at skal kæmpe med myndighederne som banegods operatørerne skal her i landet. At operatørerne selv skal finde penge til at renovere og drive Tønder-Tinglev banen svarer jo til at vognmændene skal betale for at få asfalt på motorvejene, det ville forøvrigt være en glimrende ide, idet at det er dem der ødelægger vejene her i landet med deres store køretøjer, som nu ser ud til skal være større endnu. Men på trods af det er jernbaneoperatørerne villige til selv finansiere driften af jernbanestrækninger, men selv det er det svært at få lov til.

Med Venlig Hilsen
Jan Clausen