



DB Schenker Rail Scandinavia A/S

Banedanmark
Udbygning og modernisering af
Vamdrup-Vojens
Amerika Plads 15
2100 Ø

Board of management
Spotorno Allé 12
2630 Taastrup

Stig Kyster-Hansen
Direkte 88 30 09 01
Mobil 30 57 31 51
stig.kyster-hansen@dbschenker.com.:

24. juni 2011

Høringssvar vedr. udbygning og modernisering af Vamdrup - Vojens

Vamdrup-Vojens:

Nuværende løsningsforslag vil totalt smadre godstransporten på jernbane

DB Schenker Rail Scandinavia anerkender, at etableringen af dobbeltspor i Sønderjylland er et væsentligt element i udviklingen af en mere miljørigtig og effektiv afvikling af jernbanetransporten i og gennem Danmark, samt at der på kort sigt er behov for sporfornyelse på en del af den eksisterende strækning.

Men de udførelsesscenarier, som Banedanmark hidtil har fremlagt, vil reelt lukke og slukke for godstransport på jernbane i og gennem Danmark.

Derfor opfordrer DB Schenker Rail Scandinavia indtrængende til, at Banedanmark finder en samfundsøkonomisk holdbar løsning, der kan sikre normal afvikling af godstransporten på jernbanen under hele etableringen af dobbeltsporene.

Holdbare løsningsmuligheder

En samfundsøkonomisk og vedligeholdelsesmæssigt rimelig løsning er at udskyde etableringen af det nye spor til efter Femern forbindelsen står færdig og i stedet sporforny de 6-7 km strækning, der trænger på kort sigt. Dette arbejde kan deles i to etaper, som lægges i hhv. en påske- og sommerferieperiode, hvor det vil forstyrre togdriften mindst muligt. Det vil kunne foregå når som helst frem mod det vedligeholdelseskritiske tidspunkt i 2016 – selvfølgelig i tæt planlægnings samarbejde med operatørerne.

En anden holdbar løsning er at placere det nye spor i en så tilpas afstand fra det eksisterende spor, at den nuværende trafik kan opretholdes uændret, mens det nye spor etableres.

Derudover viser historien, at der faktisk findes en række andre løsningsmuligheder, som tidligere har været anvendt ved etablering af nye spor i Danmark:

- Etablering af hegn langs byggepladsen og sikkerhedskæder på gravemaskiner og andet materiel – som det f.eks. blev brugt ved Farum. Så kan trafikken stadig afvikles på det eksisterende spor, evt. med nedsat/gradueret hastighed, der hvor der arbejdes.
- Afvikling af den eksisterende trafik med nedsat hastighed på samme måde, som da man i sin tid etablerede 3. og 4. spor i Roskilde
- Afvikling af den eksisterende trafik på et forlagt spor med nedsat hastighed, som det f.eks. anvendes ved etablering af broer.

Det kan være, at sikkerhedssystemerne ikke kan anvendes ved disse løsningsmuligheder, men så burde det kunne lade sig gøre at afvikle trafikken radiodirigeret på de involverede, begrænsede strækninger i anlægsperioden.

Uoverskuelige og ødelæggende konsekvenser

Det er helt afgørende at opretholde en acceptabel afvikling af godstransporterne. Øget transporttid pga. af nedsat hastighed kan indregnes i planlægningen, men en daglukning af strækningen over to år vil medføre, at hele kundeunderlaget til gods på bane reelt vil forsvinde.

I stedet vil godset blive transporteret på lastbiler på det i forvejen hårdt belastede vejnet med trafikkaos og spildtid i køer som resultat – og så vil hele projektet reelt være omsonst.

Til illustration kan nævnes, at DB Schenker Rail Scandinavia i dag kører gods i mængder, der svarer til 650 fuldt lastede lastbiler hvert døgn, 365 dage om året. Det svarer til, at lukke en ny lastbil ud på vejnettet ca. hvert andet minut døgnet rundt året rundt.

Katastrofale konsekvenser

Neden for er listet nogle af de konsekvenser, det vil få for godstransporten at lukke produktionen mellem kl. 9 og 18 i to år:

- Alle DB Schenker Rail Scandinavias transporter foregår i **faste rundløb** mellem yderdestinationerne. Derfor får den foreslåede daglukning voldsom negativ indflydelse på langt flere tog end medregnet i Banedanmarks kalkulation. Lukningen smadrer totalt den **meget følsomme logistik** – og ikke kun for DB Schenker Rail.
- En række af vores kunder har produktion, der er fuldstændig afhængig af transport på jernbane døgnet rundt i nøje fastlagte rundløb – f.eks. Volvo, som dagligt sender bildele mellem Sverige og Belgien i et meget **sårbart logistiksystem**, som er baseret på miljørigtig jernbanetransport.

- Vi har en række andre kunder, som er afhængige af **fastlagte slottider på terminaler** rundt omkring i Europa. Disse tider lader sig ikke bare ændre, fordi en strækning i Danmark lukkes i dagtimerne i to år.
- En del af vores trafikker kommer fra eller fortsætter til Italien, og de er afhængige af **kanaler over alperne**, hvor der ikke er meget alternativ kapacitet til rådighed – hverken gennem Østrig eller Schweiz.
- Den foreslåede lukning vil medføre en lang række **'opmagasinerede' tog**, men de spor, der vil blive stillet til rådighed til det, er ikke lange nok, da togene forventes at være mellem 640 og 725 meter lange.
- På grund af risiko for tyveri og hærværk vil vi være nødt til at have **personale på de opmagasinerede tog konstant**. Det vil medføre ekstra omkostninger.
- Den voldsomt øgede andel af natkørsel er et stort problem, da lokomotivførernes **overenskomst begrænser antallet af nattevagter** samtidig med, at arbejdstiden i nattevagter er kortere end for dagvagter. Også her vil det medføre betydelige ekstra omkostninger.
- Daglukningen i Sønderjylland vil desuden kræve en **investering i 12-15 lokomotiver**, da de 'opmagasinerede' tog jo lægger beslag på lokomotiver. Disse lokomotiver er ikke tilgængelige på markedet i dag – og under alle omstændigheder vil også det medføre ekstra omkostninger.
- Alt i alt giver det en **stor ekstraregning**, som DB Schenker Rail Scandinavia kun kan lægge et sted: hos kunderne – til gengæld for **voldsomt forringet produkt og service**.
- Markedet for godstransport er **voldsomt konkurrencepræget** og primært **drevet af pris**. Selv den mindste fordyrelse af jernbanetransporten vil – ifølge aktuelle kundeundersøgelser – få langt størsteparten af kunderne til at flytte deres **gods til lastbiler**. Og i forvejen er Danmark **uforholdsmæssigt dyr i afgifter** for jernbanegods i sammenligning med eksempelvis Tyskland og Sverige.
- Det er helt **uacceptabelt at flytte godset til færgefarten** på Østersøen. Det havde det måske været, da tog og færger var samme virksomhed. Men i dag er det konkurrerende, selvstændige virksomheder, og derfor vil også dette forslag være forretningsmæssigt uacceptabelt og ødelæggende for DB Schenker Rail Scandinavia.
- Der er ligeledes nogle praktiske detaljer, som ikke er taget i ed i Banedanmarks hidtidige løsningsforslag: Vil der være et **tilstrækkeligt antal ledige kanaler** hver dag, når spærringen er forbi? Det er ikke den oplevelse, vi har i dag.
- Der er overvejende sandsynlighed for, at togene kører **direkte ind i myldretidstrafik**, så snart de kommer ud af det område, der vil være ramt af sporarbejdet. Det vil sætte en **dominoeffekt** i gang hver dag i hele den to år lange etableringsperiode. Det vil resultere i kaos, forsinkelser og et endnu mere forringet produkt – og i en forventet endnu mere omfattende **kundeflugt** fra jernbanen.
- Samtidig har vi en udfordring i Hamborg, hvor vi ikke kan køre med en bestemt lokomotivtype i en længere periode pga. ombygning. Dette lægger endnu større **pres**

på vores lokomotivflåde og sammenholdt med de danske planer vil det kræve yderligere investering i lokomotiver – og igen ekstra omkostninger. Her ville en koordinering mellem Banedanmark og de tilsvarende infrastrukturforvaltere i Tyskland og Sverige være på sin plads. Desværre er en sådan **koordinering i dag ikke eksisterende**.

- I øvrigt er det påfaldende, at det foreslåede spærringstidspunkt tager hensyn til de internationale passagertog, men ikke til godstogene. Man vil tilsyneladende hellere have gods transporteret på **flere tusinde ekstra lastbiler** end flytte et overskueligt antal passagerer til busser.
- Det bør også tages med i overvejelserne, at **Femern forbindelsen er delvist finansieret af TEN-midler**, som jo forudsætter eksisterende godstransport på jernbane – hvilket ikke vil være tilfældet efter en to-årig daglukning i Sønderjylland.

Konklusionen er således, at der er så voldsomme og ødelæggende konsekvenser ved de løsningsforslag, som Banedanmark hidtil har fremlagt, at vi på det skarpeste må tage afstand fra dem.

Konsekvenserne af reelt at lukke vores virksomhed og ødelægge hele underlaget for godstransport på jernbane i Danmark er selvfølgelig alvorlige nok i sig selv.

Men den samfundsøkonomiske negative effekt af at smadre godstransporten på jernbane er langt større – i form af endnu mere pres på vejnettet, voldsomt øget forurening, voldsomt øget spildtid i køer på indfaldsvejene til de større byer samt en reel kapitulation i forhold til at indfri de danske CO₂-mål.

Derfor vil en øget udgift til f.eks. at placere det nye Vojens-Vamdrup spor i tilpas afstand fra det nuværende være en dråbe i havet i sammenligning med den katastrofale totaleffekt af en daglukning i to år.

Vi står gerne til rådighed for arbejdet med at etablere et holdbart udførelsesscenarium, hvor etableringen af dobbeltsporet i Sønderjylland ikke totalt ødelægger den samfundsnyttige udvikling i godstransporten på jernbane, som blev skitseret i regeringens strategi fra oktober 2009.

Med venlig hilsen



Stig Kyster-Hansen
Administrerende direktør