



Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk
11. april 2014

Til Transportministeren og Folketingets Transportudvalg

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har følgende kommentarer til svar fra Transportministeren af 7. april 2014 til Transportudvalget på spørgsmål nr. 1 L 152 om vores henvendelse af 21. marts 2014 med kommentarer til Forslag til Lov 152 om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Finder Transportministeren at høringsnotatet fra Banedanmark er dækkende i henseende til retningslinjerne i Håndbog for folketingsarbejde 2011, Kapitel 5.5 afsnit 6?

Rådet for Bæredygtig Trafik har modtaget udkastet til lovforslaget som en officiel høringsberettiget part. Er det normal fremgangsmåde at Transportministeriet ikke med ét ord kommenterer hørings svar fra officielle høringsparter?

I svaret af 7. april 2014 er således anført følgende:

"Indledningsvis vil Banedanmark henlede opmærksomheden på, at høringsnotatet for L152 behandler henvendelserne fra henholdsvis Rådet for Bæredygtig Trafik, CFL Cargo og Ole Lund Jensen. Jf. hørings svar og høringsnotat mv. på Folketingets hjemmeside under L152, Bilag 1."

Der er i høringsnotatet netop ikke sket en behandling af de nævnte henvendelser.

Det var derfor, at vi fremsendte vores henvendelse af 21. marts 2014.

I svaret af 7. april 2014 er i stedet for konkrete svar henvist til en lang række svar på henvendelser fra Folketingets Trafikudvalg forud for fremsættelsen af lovforslaget.

Mange af disse svar anviser ikke reelle eller konkrete løsninger af de problemer for trafikafviklingen som hverken de pågældende spørgsmål eller Rådets henvendelse rejser.

Primært henviser flere af svarene til at der efterfølgende (når anlægget er fuldført) kan ske nødvendige tilpasninger af køreplanerne.

Det betyder reelt at de fremtidige køreplaner vil være meget fastlåste overfor alle fremtidige behov for omlægning af køreplaner, herunder at køre med flere tog.

En løsning heraf vil kræve at den vestlige udfletning på et senere tidspunkt må suppleres med en østlig udfletning.

I stedet for at Banedanmark blot henviser til de tidligere svar, ville det have været mere hensigtsmæssigt i svaret direkte at medtage både de pågældende spørgsmål og svarene hertil, hvilket ville gøre det meget nemmere at forholde sig til svaret.

I svaret af 7. april 2014 er endvidere anført følgende:

"I henvendelsen fremsættes også et forslag om en ekstra forbindelse fra banen fra Odense til banen mod Næstved. Det har ikke på noget tidspunkt været en del af projektets formål at etablere en sådan direkte forbindelse, da der i dag ikke kører tog i denne relation. Umiddelbart forventes potentialet for en direkte forbindelse at være begrænset."

Rådet har ikke foreslået en sporforbindelse som beskrevet. Derimod har Rådet foreslået en ekstra sporforbindelse, der imødegår den meget væsentlige konflikt ved at tog fra Vest mod Roskilde skal krydse såvel tog fra Ny bane mod Vest som tog fra Roskilde mod Vest i niveau vest for den foreslåede vestlige udfletning. Den foreslåede sporforbindelse skal således forbinde det østgående spor fra Vest (spor 35) med sporene fra Syd og ind mod Ringsted (spor 32 og 33), således at der bliver direkte forbindelse til perron ved spor 2 og 3.

Det har Banedanmark tilsyneladende helt misforstået og heller ikke kunnet læse sporplanen der var med i vores henvendelse.

Der er således ikke taget stilling til eller svaret på dette forslag.

Det er desværre symptomatisk at mange projekter fra Banedanmarks side både fremlægges og udføres med mangler, der medfører at trafikafviklingen ikke kan ske på en effektiv og fleksibel måde. Og at projekterne efterfølgende må udvides med nye projekter for at sikre den nødvendige funktionaliteten.

Således også nærværende projekt, der skyldes at Banedanmark af intern spareiver ikke sikrede at projektet for den nye bane mellem København og Ringsted fra starten fik indarbejdet effektive sporudfletning ved såvel Ny Ellebjerg som Ringsted.

Et tidligere eksempel er banen til Københavns Lufthavn, hvor der ikke fra starten blev sikret mulighed for en simpel og billig udvidelse af spor- og perronkapaciteten når behovet senere kunne (ville) opstå. Her sparede man endog også en planlagt station i Sydhavnsområdet, der havde kunnet give en god betjening den store byudvikling der er sket her – blot for at sikre en tilfældig idé om at kunne køre togene mellem Lufthavnen og Hovedbanegården på under 10 minutter.

Det er derfor glædeligt, at der fra politisk side nu er lagt op til at få forbedret banens funktionalitet, men det bør ske ved et ordentlig projekt, og ikke ved endnu et spareprojekt fra Banedanmarks side, der ikke giver tilstrækkelige muligheder for en fornuftig trafikafvikling.

Sådanne forsimplede løsninger kendes således ikke når det handler om vejprojekter fra Vejdirektoratet, der tværtimod sørger for at fremtidssikre deres forslag til nye veje.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem
niels.wellendorf@mail.dk

Kjeld A. Larsen, formand
kjeld.a.larsen@lic-mail.dk