

Miljøstyrelsen Virksomheder  
Strandgade 29  
1401 København K



Gestvei 9 - 6270 Tønder

Til FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG  
CHRISTIANSBORG  
1240 KØBENHAVN K.

Nakskov / 22. februar 2017

**Kommentar vedr. ansøgning om miljøgodkendelse til døgnåbent for roemodtagelse i kampagnen fra Nordic Sugar Nakskov og Nykøbing F.**

Hermed indsender Landsforeningen Danmarks Jernbaner bemærkninger til Miljøstyrelsen, idet Nordic Sugar har søgt om miljøgodkendelse til ændret åbningstid for modtagelse af roer i roekampagnen, som er perioden fra september til januar, da der ønskes mulighed for modtagelse for roer alle dage hele døgnet i perioden. Ligeledes ønsker Nordic Sugar at overtage roekørslen og vil benytte lastbiler.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner udtrykker undren over den kommende lastbiltransport af sukkerroer som ansøgningen fra Nordic Sugar indeholder. I en tid, hvor der fra politisk side ønskes mere gods på jernbanen, er det svært at forstå, hvorfor der skal transporteres store mængder gods med store, tunge lastvognstog på et i forvejen overbelastet vejnet, mens jernbanen ligger ubenyttet på nøjagtig samme strækning.

Det er netop ved transport af store mængder gods i lange tidsperioder, at jernbanens miljø- og trafikikkerhedsmæssige fordele udnyttes optimalt. Derudover er der kombinationen mellem hastighedsbegrænsninger og trafikikkerheden. Med alle de lastbiler på landevejen - som ansøgningen fra Nordic Sugar ligger op til - kan der ikke undgås farlige situationer og muligvis også tragiske ulykker.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner ønsker ikke, at der skal køre store lastbiler med roer igennem tæt boligbebyggelse 24 timer i døgnet. Der er tale om enorme mængder gods, der dagligt flyttes rundt på en ulogisk transportform. Det er ganske naturligt, at store mængder tungt gods skal transporteres på jernbanen. Set i lyset af, at Nordic Sugar ønsker at overtage roekørslen fra roedyrkerne skal hele sukkerroedyrkerområdet revolutioneres. Målet må vel være at mindske miljø- og støjgenerne betydeligt gennem nytænkning i modtagelsen af roer. Det foreslås derfor at undersøge fordelene ved at anvende jernbanetransport i tilførslen af roer til Nordic Sugar.

Samtidig forventer Landsforeningen Danmarks Jernbaner, at der i behandlingen af ansøgningen indgår svar på, hvorvidt den kommende lastbiltrafik vil belaste vejnettet yderligere samt oplysninger, der sammenligner udgifterne til trafikikkerhedsforanstaltninger som ny asfalt med stærkere bæreevne, etablering af ekstra trafiklys og diverse vejjusteringer med investeringer i jernbaneinfrastruktur på fabrikkerne og omladningspladser ved eksisterende sporanlæg.

Det skal dertil påpeges, at banelinjen på Sjælland, Falster og Lolland paradoksalt nok ligger på samme strækning som lastbilerne kører! I den konkrete virkelighed er der ligeledes eksisterende sporforbindelse med fuldt funktionelle sporskifter mellem fabrikken og stationen i både Nakskov og Nykøbing F.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner er oplyst om, at Danisco sammen med Dansk Sukkerroedyrkerforening havde forhandlinger med DSB og Banedanmark vedr. jernbanetransport af roer fra Sjælland i år 2000. Af forskellige grunde førte

dette ikke til noget og af vores efterfølgende korrespondance med sukkerroedyrkerforeningen fremgår det, at Banedanmark ikke ønskede investering og vedligehold af vitale dele af infrastrukturen. I Landsforeningen Danmarks Jernbaner sidder vi med en oplevelse af, at der ikke er sammenhæng mellem det der er politisk besluttet og hvad man i embedsværket anser som det rigtig at gøre.

Rent praktisk er lokomotivtrækraften bestemt til rådighed og der findes godsvogne som er velegnet til landbrugsprodukter - litra Eaos er en meget alsidig og anvendelig godsvogn med læsse- og lossemulighed samt høje vognsider og kvalificeret til tungt masse gods.

Helt urealistisk er jernbanedrift ikke. Både i Finland og Sverige findes roetransporter med jernbanen. Om det er store mængder roer eller færdigt sukkerprodukter, er det indlysende at benytte jernbanen. Længere nede i Europa er væksten i godstrafik flyttet fra lastbil til godstog. Selvom der politisk synes at være stor opbakning til at lade en større del af godstransportarbejdet udføre på jernbanen, er det beskæmmende at følge udviklingen i den indenlandske godstrafik på jernbanen i Danmark. Her er det vigtigt, at en myndighed som Miljøstyrelsen tager bolden op og gør noget konkret, der kan bryde det nuværende mønster. Et opgør med vanetænkning erstattes af en helhedstænkning i forbindelse med miljømæssige mål til transporttunge erhvervsvirksomheder, hvor der udarbejdes retningslinjer, der styrker godstransporten på jernbanen.

Sideløbende er det en forhåbning, at Miljøstyrelsen gør sin indflydelse gældende i det samspil mellem erhvervslivet, kommuner og regioner, som er nødvendigt for at forbedre vilkårene og fremme godstrafikken på skinner. I modsat fald vil den indenlandske godstrafik på jernbanen i Danmark have svært ved at leve op til de politiske intentioner om en styrkelse af godstrafikken på jernbanen til gavn for miljøet og i den sidste ende til gavn for samfundsøkonomien.

Derfor opfordrer Landsforeningen Danmarks Jernbaner til, at Miljøstyrelsen benytter behandlingen af ansøgningen om miljøgodkendelse som udgangspunkt til at udarbejde en overordnet strategi for anvendelsen af jernbaneinfrastruktur i forbindelse med transporten af sukkerroer til fabrikkerne i Nakskov og Nykøbing F.

På vegne af Landsforeningen Danmarks Jernbaner.  
Med venlig hilsen

Anders Madsen  
Maribovej 157 A  
4900 Nakskov

EJLIF SOMMER-JØRGENSEN  
GESTVEJ 9  
6270 TØNDER



LANDSFØRENINGEN  
DANMARKS-JERNBANER  
Gestvej 9 - 6270 Tønder  
Tlf. 74 72 49 40 - 20 83 39 97

Landsforeningen Danmarks Jernbaner er oprettet 27. februar 1973 og har udgangspunkt i Tønder. Foreningen arbejder for at bevare og udvikle Danmarks jernbaner igennem oplysning over for offentlighed, folketing, trafikministerium, regioner, kommuner, DSB og privatbanebestyrelser. Oplysningerne drejer sig om alle aspekter af jernbanens betydning for lokalsamfund og erhvervsliv - økonomisk, miljømæssigt m.m.