

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg

Dato : 22. november 2004  
J.nr. : 601-77

1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 7. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 2 (L 12- Spørgsmål 2), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 2:**

"Vil ministeren iværksætte, at der laves en plan for reovering af de mindre lokalbaner, så de lever op til en standard, der gør det muligt at køre gods på banestrækningerne?"

**Svar:**

Set ud fra konteksten (L12) antager jeg, at Trafikudvalget ved spørgsmålet har *godsbanerne* i tankerne – disse baner har i dag en generelt lavere kvalitet end banerne med passagertog.

På alle Banedanmarks *lokalbaner* kører der i dag passagertog. Banerne kan også befares med godstog – der er dog enkelte akseltryksbegrænsninger på banerne Struer – Thisted og Skjern – Vemb. På flere af lokalbanerne er der ligeledes differentieret metervægt begrænsninger.

Det er min opfattelse at en plan for reovering af de mindre lokalbaner til godstrafik – de såkaldte godsbaner - ikke er hensigtsmæssig.

På de *trafikerede* godsbaner er reoveringen begrænset til nødvendig vedligeholdelse for at opretholde driften. Der foretages generelt ingen reinvestering ud fra den vurdering, at det er mere hensigtsmæssigt, at anvende fornyelsesmidlerne på de højere prioriterede baneklasser.

For banestrækninger, der aktuelt ikke har en sådan standard, at de kan benyttes til godstransport, vil strækningens tilstand typisk være en følge af, at der i en længere årrække ikke har været en sådan transportefterspørgsel på strækningen, at den har kunnet danne grundlag for samfundsøkonomisk rentable investeringer til enten opretholdelse af muligheden for jernbanegodstransport eller til en opgradering af strækningen til det materiel, der i dag typisk anvendes til godstransport på

jernbane.

Banedanmark oplyser overfor mig at vedligeholdelse på de pt. *ikke*-trafikerede godsbaner er prioriteret ned. Tilstanden er derfor meget dårlig, hvilket vil medføre store omkostninger, hvis banerne skal gøres farbare igen.

Ud over tilstanden er skinnerne typisk fra begyndelsen af 1900-tallet, og nogle er ikke beregnede til det akseltryk og den metervægt, som i dag kræves til godskørsel. Tilstanden på disse baner er forskellig, hvor de dårligste dog har samme kvalitet som Løgstør- og Assensbanerne, dvs. omkostninger til en renovering er sammenlignelig med anlæggelse af en ny bane.

Skal der laves en renoveringsplan, som Trafikudvalget efterspørger, bør der i planen også tages udgangspunkt i de trafikale behov.

Beslutninger om investeringer i jernbaneinfrastrukturen baseres i det væsentlige på vurderinger af investeringens samfundsøkonomiske rentabilitet.

I den samfundsøkonomiske vurdering indgår blandt andet en vurdering af infrastrukturens trafikale potentiale. Det vil eksempelvis for godsbanestrækningers vedkommende omfatte en opgørelse af den faktiske trafik og en vurdering af hvilken godstrafik, der stabilt i en længere årrække med rimelig sikkerhed kan forventes.

Vurdering kan f.eks. tage udgangspunkt i faktiske forhandlinger mellem transportkøbere og jernbanevirksomheder og en vurdering af varigheden af de kommende transportkøbers efterspørgsel.

Da jernbaneinfrastrukturinvesteringer er bekostelige og investeringsmidlerne er knappe, må midlerne prioriteres til opgaver, hvor samfundet samlet set opnår størst nytte af investeringerne.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen