



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 28. februar 2005
J.nr. : 004-000054

Opfølgning på mit samråd den 15. december 2004 vedrørende bane-gods

I forbindelse med mit samråd den 15. december 2004 vedr. banegods lovede jeg at følge op angående henholdsvis aftaler vedr. baneinfrastrukturarbejder i Nordtyskland og muligheden for at fremrykke den på samrådet omtalte godsstrømsanalyse.

I forhold til aftaler vedrørende baneinfrastrukturarbejder i Nordtyskland kan jeg oplyse, at fra dansk side udgør banekapaciteten i Hamburg et problem for dansk banegodstrafik, som skal denne vej til og fra Tyskland samt det øvrige Europa.

Spørgsmålet om kapaciteten på strækningen mellem Elmshorn og Pinneberg i Hamburgs nordlige udkant, der udgør den alvorligste flaskehals, har været på den trafikpolitiske dagsorden siden 1991, hvor der blev indgået en dansk-tysk aftale om elektrificering af banestrækningen mellem Odense og Hamburg.

Desuden har tilstanden for den gamle højbro, som fører banen Flensborg – Hamburg over Kielerkanalen ved Rendsborg, udgjort en begrænsning for meget tunge godstog, og trafikeringen har været undergivet visse begrænsninger bl.a. ved, at den kun måtte befares af et godstog af gangen selvom den er dobbeltsporet.

I et samarbejde mellem det danske og tyske trafikministerium er der opstillet et udkast til en retningsgivende plan for udvikling af infrastrukturen i banekorridoren mellem København og Hamburg via Storebælt hhv. Femern Bælt.

Det konstateres i denne, at broen over Kielerkanalen efter afslutning af de igangværende vedligeholdelses- og forstærkningsarbejder vil være bragt op på en standard, hvor den vil kunne klare de almindelige internationale lastgrænser på begge spor.

Der er i aftalen endvidere indeholdt nogle udbygningsplaner i Hamburg-området om genoprettelse af en tidligere nedlagt bane mellem Bad Oldesloe og Neumünster med udbygning til dobbeltspor og elektrificering. Denne bane kan lede banegodstrafikken øst om Hamburg og dermed uden om den klassiske flaskehals vest om Hamburg mellem Elmshorn og Pinneberg, hvilket vil være en væsentlig fordel for dansk banegodstrafik.

Aftaleudkastet er et udtryk for de danske og tyske prioriteter, men realiseringen af de nye projekter er dog gjort afhængig af, at de nødvendige investeringsmidler kan stilles til rådighed.

På samrådet omtalte jeg, at Trafik- og Energiministeriet, Miljøministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet i 2004 har igangsat en analyse, der skal afdække de fremtidige godsstrømme til og fra Danmark.

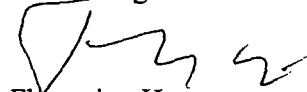
Jeg lovede i den forbindelse, at undersøge muligheden for at fremrykke godsstrømsanalysen, således at den kunne færdiggøres samtidig med den arbejdsgruppe under Trafikministeriet, som inden sommerferien skal undersøge mulighederne for en omorganisering af kombiterminalerne.

Jeg kan oplyse, at godsstrømsanalysen først forventes afsluttet i efteråret 2005, men at delresultater fra undersøgelsen forventes løbende offentliggjort.

I forhold til den øvrige opfølgning på samrådet henvises til mit svar på Trafikudvalgsspørgsmål 125-129 af 17. januar 2005.

./. Dette brev vedlægges i 5 eksemplarer.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen