



Talepapir, samrådsspørgsmål G og H

Samrådsspørgsmål G:

”Hvad vil ministeren gøre for at sikre regeringens og EU's målsætning om at overflytte gods fra vej til jernbane, set i lyset af, at Raillion og Lokalbansen har besluttet at stoppe brugen af jernbane til transport af stålplader fra Dansteel i Frederiksværk og i lyset af, at bryggerierne i Fredericia er nødsaget til at sende deres produktion til København med lastbil i fremtiden, fordi situationen omkring terminalen i Taulov stadig er uafklaret?”

Samrådsspørgsmål H:

Kan ministeren oplyse, hvilke konkrete initiativer, regeringen har taget for at følge op på den stribe af offentliggjorte og ikke offentliggjorte rapporter, der er blevet udarbejdet de senere år, f.eks. "Godstransport" fra 2003, "Samfundsøkonomiske konsekvenser af mere gods på bane" fra 2005, "Kombiterminalernes fremtid" fra 2006, "Bedre samspil mellem transportformerne" fra 2006 og "Gods på bane" fra 2006, og herunder oplyse, hvordan regeringen vil fremme den intermodale transport i Danmark?”

Svar:

Indledningsvis vil jeg bede om formandens tilladelse til at besvare de to samrådsspørgsmål G og H som et samlet svar, da det er min opfattelse, at de to spørgsmål i nogen grad er overlappende.

Jeg vil endvidere gerne benytte lejligheden til at oplyse, at EU-kommissionen har foretaget en såkaldt midtvejsevaluering af Hvidbogen fra 2001.



I denne evaluering har EU-Kommissionen justeret den hidtidige politiske målsætning vedrørende overflytning af godstransporter fra vej til andre transportformer.

I midtvejsevalueringen understreges behovet for at fremme effektive transportkæder uanset valg af transportmiddel.

Dette er også linjen i Transport- og energiministeriets rapport ”Bedre samspil mellem transportformerne”, hvor det anføres, at ”et tvunget samspil mellem transportformerne aldrig bør blive et mål i sig selv”.

Historik

I forhold til banegodsområdet vil jeg gerne starte med lidt historie:

Jernbanegodstransporten i Danmark har nemlig gennem de seneste 5-10 år gennemgået en markant udvikling, som



startede fra et meget dårligt udgangspunkt.

DSB's godstransport havde således op til slutningen af 1990'erne udviklet sig til en kolossal underskudsforretning. I DSB's åbningsbalance ved etableringen af DSB som en selvstændig offentlig virksomhed i 1999 var der således hensat 1 mia. kr. til dækning af underskud i DSB Gods.

De daværende aftalepartier på jernbaneområdet – V, K, CD, S og R – var i supplementsaftalen vedr. DSB fra oktober 1996 enige om at foretage de nødvendige strukturtilpasninger for at gøre DSB Gods økonomisk selv bærende.

Der skulle udarbejdes en strategi for DSB Gods, der især sigtede på transport af gods i store mængder over længere afstande på lige og ikke-diskriminerende vilkår.



I november 1997 aftalte de samme partier, at der fra 1. januar 1999 skulle ske en åbning af markedet for jernbanegodstrafik, så alle godkendte jernbanevirksomheder fik adgang til at drive trafik.

I foråret 1998 fremlagde DSB's bestyrelse en strategiplan for DSB Gods, som blev tiltrådt af den daværende SR-regering, CD, V, K og KRF. SF tilsluttede sig efterfølgende.

Strategiplanen forudsatte, at DSB Gods skulle omstilles til at kunne fungere på almindelige markedsvilkår i konkurrence med andre godsvirksomheder i og uden for jernbanen inden for en 4-årig periode, således at der ved udgangen af 2002 var opnået økonomisk balance i virksomheden opgjort efter årsregnskabets principper.



I efteråret 1999 foretog DSB en revurdering af de forudsætninger, som var lagt til grund for strategiplanen.

DSB Stykgods blev afhændet, og parallelt hermed blev forhandlingerne om en international alliance eller fusion med en anden jernbanegodsvirksomhed videreført.

Disse forhandlinger førte frem til en aftale om salg af vognladningsdelen af DSB Gods til Railion. Hovedelementerne i denne salgsaftale blev forelagt V, K, S, R, CD og KRF.

Jeg er ikke i tvivl om, at den strategi, som et bredt flertal i Folketinget dengang bakkede op om, har været den rigtige.

Det taler for sig selv, at staten hvert år sparer flere hundrede millioner kroner, og omfanget af godstransport på jernbane samtidig er stort set uændret.



I 2004 blev der fragtet gods svarende til 2169 mio. tonkm., mens der i 1999 blev fragtet gods svarende til 1974 mio. tonkm. på det danske jernbanenet.

Jeg anser det som en stor fordel for forbrugere, virksomheder og skatteydere, at transporten sker, hvor det er mest effektivt, og jeg agter derfor at støtte en fortsat liberalisering af jernbanegodstrafikken.

***Sikring af
ramme-
betingelser***

Det er som bekendt alene mit ansvar, at sikre erhvervet nogle fornuftige og - i forhold til andre transportaktører - retfærdige rammebetingelser for godstransport på jernbane.

Den brede opbakning til beslutningen om at liberalisere markedet betyder, at jeg ikke vil kunne gå ind i en nærmere drøftelse og beslutning om, hvor godset skal transporteres fra og til.



Det er alene markedet i sig selv, der afgør, hvorvidt der skal være transporter til bryggerierne i Fredericia og til Dansteel i Frederiksværk.

Derfor vil indsatsen for at få mere gods på bane bestå i – gennem en fortløbende proces – at forbedre rammebetingelserne for jernbanegodset.

Jeg kan i den forbindelse nævne følgende konkrete initiativer, som enten er gennemført eller er under forberedelse:

***Kombiterminaler
– langsigtet
løsning***

Som opfølgning på Trafikstyrelsens rapport om kombiterminaler arbejdes der nu mod at afdække mulighederne for en mere konkret håndtering af fremtidens kombiterminaler.

Det er i den forbindelse dog vigtigt at huske på, at en sådan løsning ikke findes fra den ene dag til den anden. Det er



vigtigt, at vi får vendt de sten, der skal vendes.

***Kombiterminaler
– kortsigtede
løsning***

Derfor er jeg også tilfreds med at konstatere, at Railion og DSB har taget initiativ til at finde en løsning for erhvervet her og nu, således at Railions lejemål på kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup tilpasses Railions behov.

Det er fortsat min forventning, at DSB og Railion søger at finde en løsning inden jul 2006.

***Øvrige tiltag for
forbedring af
ramme-
betingelserne***

Jeg kan desuden fremhæve, at jernbanegodserhvervet pr. 1. juli 2005 har fået forbedret rammevilkårene gennem en nedsættelse af Jernbanegodstaksterne på Storebælt med 20 procent for godstog, mens godstaksterne på vejsiden blev reduceret 5 procent.



Dermed synes jernbanegodserhvervets konkurrenceevne i forhold til det øvrige godserhverv at være blevet styrket markant.

Desuden arbejdes der løbende med at imødekomme jernbanegodsets ønsker til infrastrukturen. I 2004 og 2005 blev der afsat ca. 135 mio. kr. til etablering af et nyt spor til Århus Havn, og i Regeringens investeringsplan for trafikområdet er der afsat 45 mio. kr. til nye overhalingsspor for godstog.

Parallelt hermed foregår der i EU-regi for tiden et omfattende arbejde med at gøre det lettere for jernbanevirksomhederne – herunder godsoperatørerne – at køre på tværs af landegrænser.

Således arbejdes der i øjeblikket på at indføre dels et på Fællesskabsplan harmoniseret kørekort for



lokomotivførere og dels fælles krav til infrastruktur og rullende materiel.

Endelig vil jeg nævne, at regeringen sammen med DF og RV netop har indgået en aftale til 4,7 mia. kr. om genopretning af jernbanenettet i de kommende år. Et genoprettet jernbanenet vil også gavne godstrafikken.

Inden for de rammer, der er opstillet af et bredt flertal i Folketinget, gør Regeringen altså ganske meget.

En række af de igangværende tiltag skal ses som en del af et langt sejt træk for at gøre sektoren mere gennemsigtig og liberaliseret.

Som jeg nævnte indledningsvist, er vi nået meget langt i de seneste 10 år, og de senere års liberalisering og internationalisering er et skridt i den rigtige retning, således at banegodset



kan finde sin naturlige rolle i fremtidens internationale godstransport.

Med hensyn til fremme af intermodale transporter vil jeg gerne henvise til rapporten ”Bedre samspil mellem transportformerne”, som jeg oversendte til Folketingets Trafikudvalg i oktober måned.

I denne rapport anføres en række tiltag, som der nu arbejdes videre med for at fremme og understøtte en øget brug af intermodale transporter.

På jernbaneområdet anføres således ni forskellige konkrete initiativer, som jeg forventer, vil kunne bidrage til at styrke grundlaget for et bedre samspil mellem banetransporter og andre transportformer. Initiativerne omfatter:

- at der skal foretages en vurdering af mulighederne for at sikre de fornødne udbygnings- og



effektiviseringsmuligheder af relevante terminaler,

- at der skal sikres den fornødne udbygning af banenettet, så der ikke opstår flaskehalse for de internationale banegodstransporter,
- at der skal arbejdes for etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt, da en fast forbindelse over Femern Bælt forventes at betyde et væsentligt løft for banegodstransporterne,
- at der skal sikres et hensigtsmæssigt niveau for den løbende vedligeholdelse af skinnenet og signaler,
- at der skal foretages en vurdering af de forsikringsmæssige rammer for banegodstransporter, så der bliver lettere adgang for de mindre operatører,



- at der skal foretages en vurdering af mulighederne for at øge konkurrencen på banenettet ved eksempelvis at gøre driften af terminaler uafhængig af operatører,
- at der skal arbejdes for at sikre en bedre teknisk harmonisering af de grænseoverskridende banegodstransporter,
- at der skal foretages en vurdering af behovet for at sikre en højere prioritering af de internationale godstog samt,
- at vurdere mulighederne for, at der ydes højere erstatninger ved forsinkelser af banegodstog.

For de øvrige transportformer anføres tilsvarende en række initiativforslag, der kan læses i rapporten.



Jeg kan endvidere oplyse, at mulighederne for at fremme de intermodale godstransporter har været drøftet dels som et tema i ”Godstransportens tænketank” og dels med en konkret gennemgang af de mange initiativer i en arbejdsgruppe under Tænketanken. Tænketanken er sammensat af repræsentanter fra de forskellige transportformer og transportkædens forskellige led.

Udspillet ”Bedre samspil mellem transportformerne” er et led i Transport- og Energiministeriets arbejde med en samlet strategi for godstransportområdet, der forventes at udkomme i 2007. Som led i dette arbejde, er der udover førnævnte udspil allerede offentliggjort en række udspil.

Den samlede godsstrategi bygger på tre centrale ben.



For det første en effektiv og moderne infrastruktur, der er grundlaget for høj fremkommelighed og velstand.

For det andet gode rammevilkår for de enkelte transportformer, der bl.a. handler om at tilpasse og udvikle de lovgivningsmæssige rammer for transporterhvervet og generelt sikre en fortsat fair konkurrencemæssig situation for de forskellige aktører.

Endelig er et godt samspil mellem transportformerne væsentligt. Det indebærer, at der skabes større bevidsthed om at benytte en kombination af forskellige transportformer i de situationer, hvor det ud fra pris og kvalitetsmæssige betragtninger er mest hensigtsmæssigt.

I forhold til det videre arbejde med den samlede godsstrategi kan jeg oplyse, at der bl.a. forberedes en analyse om vejgodstransportbranchen i samarbejde



med Økonomi- og Erhvervsministeriet, et strategioplæg for udviklingen af danske havne, en strategi for vejgodstransporten og endelig en samlet redegørelse til Folketinget vedrørende strategien for godstransport.

Den samlede redegørelse skal samle trådene og beskrive, hvordan der konkret arbejdes på de enkelte dele af den samlede godsstrategi.

Den omtalte rapport vedrørende samfundsøkonomiske konsekvenser af mere gods på bane har hidtil været et arbejdsblad, som har indgået i de forskellige overvejelser.

Her til kommer, at jeg forventer, at den nye Infrastrukturkommission også vil vurdere aspekter vedrørende godstransportområdet. Jeg har bedt infrastrukturkommissionen om at foretage en grundig behandling af de fremtidige udfordringer for



transportinfrastrukturen frem til 2030, herunder gods.

Vi forhandler med tyskerne om en fast forbindelse over Femern Bælt. EU-kommissionen er meget positive overfor projektet, bl.a. fordi det er jernbaneorienteret.

En fast forbindelse over Femern Bælt vil betyde et væsentligt løft for godstransporterne på jernbane. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at etableringen af en fast forbindelse overfor Femern Bælt vil bidrage til at reducere kapacitetsproblemerne på den sønderjyske jernbanestrækning.

Afslutningsvis vil jeg gerne betone, at intermodale transporter handler om andet end banetransporter. Det handler således også om samspillet mellem vej- og søfartsområdet.

Og for at give et konkret eksempel, så er det netop derfor, at vores



modulvognstogsordning i høj grad indtænker såvel havnene som banen. Terminaler, hvor der kan skiftes mellem transportmidlerne, er en hjørnesten i modulvognstogsordningen.

Opsummerende er det derfor min opfattelse, at regeringen gør ganske meget for at tilrettelægge de rette rammebetingelser for den samlede godstransport, således at vi også i fremtiden kan have den høje mobilitet på godsområdet, som understøtter vækst og udvikling i samfundets øvrige sektorer.