



Talepapir, samrådsspørgsmål I

Samrådsspørgsmål I:

”Kan ministeren bekræfte, at Railion siden 2001 har opgivet følgende destinationer: Hirtshals, Ålborg, Esbjerg, Frihavnen, Skovgårdsgade i Århus, Vasbygade i København, og at dette har betydet ca. 45.000 flere lastbiler på vejene, og at beslutningen om nu at lukke Fredericiaruten samt dele af Høje Taastrup vil føre til yderligere 40.000 ekstra lastbiler på vejene, med mindre regeringen sikrer bedre vilkår for gods på skinner?”

Jeg kan bekræfte, at Railion siden 2001 stoppet betjeningen på et antal destinationer i Danmark.

De trafikale konsekvenser for lastbiltrafikken af denne beslutning er vanskeligt at opgøre præcist. Lukningen af Skovgårdsgade i Århus er eksempelvis modsvaret af en ny baneterminal ved Århus Havn, hvor en stor del af trafikken på kombiterminalen i Skovgårdsgade nu er rykket ned på havnen

Det er ikke min opfattelse, at blot fordi Railion opgiver en række transporter, så betyder det, at transporterne flyttes til de danske landeveje.



Som bekendt står det enhver godkendt jernbanevirksomhed frit for at overtage de transporter, som Railion nu ikke længere ønsker at håndtere.

Jeg har noteret mig via pressen, at Dansk Jernbane ApS faktisk har overtaget visse dele af de transporter, som Railion tidligere stod for.

Alt i alt er det min vurdering, at de trafikale konsekvenser af lukningen af en række destinationer er forholdsvis begrænsede.

Jeg kan bedst illustrere dette ved et tænkt eksempel, hvor man forestiller sig, at al national banegodstransport overføres til lastbiler.

Jeg kan oplyse, at godstransportarbejdet på jernbane i Danmark årligt udgør ca. 2 mia. ton kilometer med jernbane i Danmark.



Heraf er 54 pct. transittransport, 25 pct. er transporter til og fra Danmark, mens 21 pct. er nationale transporter med start- og slutdestination i Danmark.

Hvis man i værste fald forestiller sig, at alt det nationale jernbanegods skulle overføres til vejnettet, ville det svare til 420 mio. tonkm. ud af de 11,1 mia. tonkm., som i dag bliver transporteret på vejnettet.

I dette tilfælde vil transportarbejdet med lastbil vokse med ca. 4 pct.

I rapporten "Bedre samspil mellem transportformerne" anføres, at gods på bane især er relevant, når der er tale om længere afstande. Dette forklarer de begrænsede godstransporter med bane internt i Danmark.

Transport- og Energiministeriet forventer en betydelig vækst i de internationale godsstrømme til og fra Danmark frem til 2025.



Jeg tror derfor, at der også i fremtiden vil være brug for alle transportformer – herunder også banegodstransporter.

Hvor stor en rolle jernbanen vil spille i fremtiden vil bl.a. afhænge af, om vi i EU-regi får løst en række af de tekniske problemer, der er karakteristisk ved de grænseoverskridende transportere i Europa.

Jeg vil endnu en gang gerne slå fast, at det alene er mit ansvar, at sikre erhvervet nogle fornuftige og i forhold til andre transportaktører retfærdige rammebetingelser for godstransport på jernbane.

Det vil ikke fremme effektiviteten, hvis jeg som minister beslutter hvilke transportere, der skal køre hvor. Jeg vil også i et sådan tilfælde kunne blive beskyldt for at forvride konkurrencen mellem de enkelte transportformer.



Dette vil jeg naturligvis ikke risikere.