

Høje - Taastrup TransportCenter

Ishøj d. 11-04-07

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

Efter aftale med udvalgets formand, fremsender jeg hermed vort forslag til en løsning på Kombiterminalernes problemer, som er sendt til Trafikministeren og Trafikministeriet.

De bedes venligst sørge for, at det bliver fordelt til medlemmerne af udvalget.

Forslaget er drøftede med alle virksomheder i HTTC som alle er meget enig heri.

Endvidere er forslaget drøftet i Foreningen af Danske TransportCentre og her er man også enig i forslaget og har bedt os gå videre med det.

Med venlig hilsen

Høje-Taastrup TransportCenter



John Halborg
Formand

Trafikministeriet
Att. Dorte Nøhr.
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Kombiterminalen i Høje Taastrup Transportcenter:

I forsættelse af Trafikstyrelsens rapport om kombiterminaler, samt Trafikministeren udmelding om, at ejerskabet skulle løses inden udgangen af 2007, skal vi herved pege på en løsningsmodel, som vi mener, kunne styrke kombiterminalerne væsentlig og skaffe en økonomi som kunne blive bæredygtig fremover og sikre, at så meget som muligt der kan køre som kombitrafik, kommer på banen og herved opnår de enorme fordele der er med hensyn til forbedring af miljøet (CO2 udslip), samt medvirken til at reducere de infrastrukturelle problemer i form af trængsel.

Forskellen i miljøbesparelsen er i dag væsentligt større, end de tal man har, hvor man beregner CO2 udledningen i forhold til lastbiltrafik.

Arsagen er den, at der i dag kører omkring 100-150 % flere enheder på et tog en tidligere og da togene i dag er elektriske er CO2 udslippet et sted mellem 100-150 % bedre end de tal man regner med, under forudsætning af at elektriciteten produceres miljømæssigt forsvarligt.

Det økonomiske grundlag der er i dag, giver ikke incitament til, at der kommer flere godstog på banen, bl.a fordi man ikke betragter de kombiterminaler jernbanegodset skal benytte sig af som en del af infrastrukturen på samme måde som man gør det med infrastrukturen til lastbilerne og skibenes infrastruktur (havnene). Gjorde man dette kunne det være med til at sikre, at Kombiterminalerne kan blive bæredygtige. Dette har man været opmærksom flere steder i verden og derfor investerer mange lande i skinner samt terminalanlæg for at få godset væk fra landevejene.

Det er nu vedtaget at anvende et større milliard beløb til at få skinnerne bragt i sådan stand, at de kan udnyttes væsentlig mere, end de bliver, hvilket vi bifalder. Derfor bør der også transporteres mere gods på skinnerne for at udnytte investeringen.

Kombiterminalerne bør derfor være en del af infrastrukturen, men det forhindrer ikke, at der kunne være private investorer med i projektet, idet specielt stevedore firmaer og rederier med mere, har en stor viden på feltet og sikkert kunne bidrage til at virksomheden kunne komme til at hvile i sig selv og på sigt give et afkast.

Den del staten skulle investere i udover skinnerne, for at godstrafikken kunne blive en del af infrastrukturen, er terminalerne.

I Høje Taastrup er terminalen for lille til (se Trafikstyrelsens rapport) at kunne håndtere større mængder af containere og her er derfor behov for at udvide henstillingspladsen og krankapaciteten, for at følge med en øget kapacitet på skinnerne.

Vort forslag som bygger på accept fra div. virksomheder er følgende:
Der oprettes et OPP som aktieselskab.

Øvrige aktieejere kunne være rederier, stevedore firmaer, baneselskaber, transportcentre, byggemodningssamarbejdet (kommunen) og transportvirksomheder i det transportcenter hvor terminalen ligger.

Udover den kapital som ovennævnte skal deltage med, skulle Staten (f. eks Bane Danmark) indskyde terminalen, som deres del af aktiekapitalen. Railion kunne f. eks skyde deres materiel ind, og andre kapital, eller nogen af de arbejder der skulle laves i forbindelse med udbygningen.

Herefter skulle der vælges en bestyrelse, som sammen med den ledelse der ansættes, kan udvikle terminalen. (se Trafikstyrelsens rapport.)

Vi har været opmærksomme på, at en af de forhindringer der er, er at DSB har terminalerne bogført til en høj værdi, der langt overstiger markedsværdien, hvilket kan være en medvirkende årsag til at Bane Danmark ikke har overtaget terminalerne for længst.

DSB har solgt anden jord til markedsværdi, fordi der har været en væsentligt højere pris end det bogførte hvilket har givet en gevinst, så det burde jo være det samme med Kombiterminalerne, selv om det muligvis giver et tab. Sådan er det i hvert fald på det frie marked.

De beregninger vi har foretaget viser, at hvis man laver et OPP A/S, hvor staten skyder terminalen ind i aktieselskabet og de private investorer udbygger pladsen og får en kran flyttet fra Vasbygade, en investering på omkring 25 mil., vil det være muligt at drive terminalen på kommercielle vilkår og skabe vækst.

I dette forslag er der store fordele. Specialister i at drive terminaler og containerhandling, ville kunne sikre at terminalerne drives optimalt.

Der vil ikke være nogen problemer knyttet til at en række forskellige baneoperatører kan benytte terminalen sideløbende, når det er et neutralt selskab der driver den.

Ny udvikling med f. eks reparation af materiel, kunne blive interessant hvis pladsen blev udvidet til henstilling, og her ville containerfirmaer i området givet være interesseret.

Kapaciteten ville nemt kunne udvides uden problemer med den nye organisation, fordi de er eksperter på området, men her kan vi så støde ind i et problem, nemlig det vestvendte spor, der mangler ind fra hovedsporet til terminalen. Men det kan vel tages med i den renovering af skinnenettet der skal laves, som også på sigt omfatter en renovering af signalsystemet, og dermed kunne udføres til en overkommelig pris.

Det vestvendte spor vil reducere omkostninger til rangering betydeligt, og vil gøre banen endnu mere konkurrencedygtig, samt også her reducere miljøbelastning og trængsel.

Hvis vi får oprettet et OPP A/S hurtigt, kunne vi hurtigt udvikle en Dry Port. En stor del af de transportenheder der kommer sydfra og fra Aarhus, og let elegant tilbage igen, kan med store tidsbesparelser samt store reduktioner af miljøbelastningen, bringes til Høje Taastrup med tog frem for med lastbil.

Hovedparten af de virksomheder transportenhederne skal bringes ud til, ligger væsentlig tættere på Høje Taastrup end Københavns Havn, og i Taastrup har vi motorveje m.v, i modsætning til havnen der har de ringeste vejforbindelser, der næsten kan tænkes.

At der er store fordele i vort forslag er indlysende; kæmpe forbedring af miljøet, evt. udskydelse af vejudvidelser, hvis vi får fjernet nogle lastbiler fra motorvejen, som jo også modulvogntogene vil hjælpe til med, samt væsentlig lettere adgang til terminalen hvis det vestvendte spor bliver etableret.

Opmærksomheden henledes på, at ovennævnte forslag er indeholdt og anbefalet i Trafikstyrelsens rapport om kombiterminaler, samt at de fleste hørings svar ligeledes peger på et OPP som den oplagte løsning.

Trafikministeriet anmodes om at overveje vort forslag grundigt og tage det med, i de modeller man afleverer til Folketingets Trafikudvalg, når der skal træffes beslutning inden udgangen af 2007.

Vi vil tillade os at orientere politikerne om de indlysende fordele der er i vort forslag, idet vi tidligere har afleveret vort svar og materialet. Dette fandt sted i forbindelse med en debat med trafikordførerne for folketingets partier i tilknytning til et Havneseminar i Kolding i nov. 2006.

Med venlig hilsen

Høje-Taastrup TransportCenter



John Halborg
Formand