



Kombiterminalernes fremtid

Kapacitetsforhold, økonomisk bæredygtighed og organisatorisk ramme for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

Høringsnotat

Forord

Trafikstyrelsen udsendte i oktober 2006 rapporten "Kombiterminalernes fremtid. Kapacitetsforhold, økonomisk bæredygtighed og organisatorisk ramme for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup".

Rapporten blev ved udsendelsen sendt i høring hos aktører og interessenter i transportbranchen. Formålet med høringen var at indhente branchens synspunkter på de forslag til løsning for de to kombiterminalers fremtid, som rapporten beskriver.

Med dette høringsnotat er der udarbejdet en redegørelse for de modtagne hørings-svar og med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Indhold

Resumé	7
Fakta om høringsperioden	9
Hovedrapportens udsendelse	9
Udarbejdelse af høringsnotat	10
Faktuelle forhold og prognoseforudsætninger	11
Modtagne hørings svar	11
Trafikstyrelsens bemærkninger	11
Kapacitets- og infrastrukturforhold	13
Modtagne hørings svar	13
Trafikstyrelsens bemærkninger	13
Økonomiske forhold	15
Modtagne hørings svar	15
Trafikstyrelsens bemærkninger	16
Forslag til ny organisering	21
Modtagne hørings svar	21
Trafikstyrelsens bemærkninger	23
Generelle politiske ytringer, proces m.m.	25
Modtagne hørings svar	25
Trafikstyrelsens bemærkninger	27
Bilag	29

Resumé

Trafikstyrelsen udsendte den 10.10.2006 rapporten "Kombiterminalernes fremtid. Kapacitetsforhold, økonomisk bæredygtighed og organisatorisk ramme for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup" med det formål, at indhente branchens synspunkter på de fremlagte forslag til løsning for de to kombiterminalers fremtid.

Trafikstyrelsen modtog 15 skriftlige svar fra en række virksomheder, interesseorganisationer og offentlige interessenter. I en række af høringssvarene rejses spørgsmålet om kombitransportens betalingsevne. Det gav anledning til at lade gennemføre supplerende undersøgelser vedrørende betalings- og markedsforhold. Disse supplerende undersøgelser blev afsluttet i december 2006.

På baggrund af de modtagne høringssvar og udførte undersøgelser har Trafikstyrelsen efterfølgende udarbejdet nærværende høringsnotatet, hvor der gives en kortfattet fremstilling af tilkendegivelserne i de modtagne høringssvar og med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Høringssvarene berører en række forskellige temaer:

- Faktuelle forhold og prognoseforudsætninger
- Kapacitets- og infrastrukturforhold
- Økonomiske forhold
- Forslag til ny organisering
- Generelle politiske ytringer, proces m.m.

Faktuelle forhold og prognoseforudsætninger

Visse høringssvar påpeger, at der siden hovedrapportens udgivelse er foregået en trafikal udvikling. Trafikstyrelsens analyse er afsluttet i juni 2006 og bygger på de indtil da tilgængelige oplysninger. I den reviderede hovedrapport vil bemærkninger om den seneste udvikling indenfor kombitrafikken samt faktuelle præciseringer blive tilføjet, herunder eksempelvis bortfaldet af Esbjerg-trafikken, opsigelse af Carlsberg-trafikken, udviklingen omkring terminalen i Høje Taastrup m.m.

Kapacitets- og infrastrukturforhold

Nogle høringssvar fremhæver muligheden for placering af en kombiterminal ved Køge i tilfælde af etablering af en ny bane København-Ringsted samt det fortsatte behov for en kombiterminal i Taulov uanset evt. Femernbælt-forbindelse. Desuden bemærkes problemer med adgang til og fra terminalen i Høje Taastrup.

Disse forhold er allerede fyldestgørende beskrevet i hovedrapporten og bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

Økonomiske forhold

Flere høringssvar rejser spørgsmålet vedrørende kombitransportens betalingsevne. Dette gælder især rapportens økonomieksempel, hvor der bl.a. foreslås indført en adgangsbetaling for banevogne i størrelsesordenen 140 kr. per banevogn. Høringssvarene anser dette betalingsniveau for urealistisk og unormalt sammenlignet med forholdene i det øvrige Europa.

Trafikstyrelsen må på grundlag af de udførte supplerende analyser medgive, at det samlede prisniveau i det viste økonomieksempel er højere end prisniveauet på typiske europæiske kombiterminaler, herunder f.eks. i Tyskland og Sverige, men på havneterminaler ses andre forhold med adgangsbetaling for kombitog.

Ingen høringssvar betvivler det anførte behov for øget finansiering til forbedret vedligehold og kapacitetsudbygninger på kombiterminalerne, eller at denne finansiering primært må opnås gennem større indtægter, hvor der principielt kun findes

tre kilder: 1) vognmændene, 2) jernbanevirksomhederne – der begge må hente pengene et sted i transportkæden – og 3) de offentlige kasser.

For at være konkurrencedygtig skal kombitrafikken normalt kunne tilbyde transportpriser, der ligger føleligt under prisen for en ren billøsning, formentlig mindst 10%. En række kvalitative faktorer spiller desuden ind – speditører skal kende til kombiløsningerne, transportkvaliteten skal være i orden, der skal være et tilstrækkeligt antal afgang på de enkelte destinationer m.m.

Trafikstyrelsen har foretaget en overslagsmæssig sammenligning mellem nettoomkostningen for ren lastbiltransport og kombitrafik på nuværende kombiprodukter. Denne tyder på en ret varierende konkurrenceposition for de forskellige kombiprodukter, hvor Norditaliens-transporterne har den største konkurrencefordel, medens Taulov-Hamborg og Høje Tåstrup-Århus er de mest følsomme. Det er på den baggrund sandsynligvis rigtigt, som anført i flere høringssvar, at et mærkbart højere samlet prisniveau på kombiterminalerne vil resultere i en nedgang i kombitrafikken.

Samlet må konkluderes, at kombiterminaldriften formentlig ikke kan opretholdes på rent kommercielle vilkår, dvs. uden tilførsel af tilskud i form af eksempelvis offentlig betaling af sporinfrastruktur eller andre tilskud foruden den foreslåede huslejeafgift. Tilsvarende problemer synes at være almindelige på kombiterminaler i andre europæiske lande. I Tyskland ses således et system, hvor terminalerne drives som private selskaber, men hvor der ikke betales fuld leje, og hvor 85 % af investeringerne dækkes med statslige midler. I Sverige ses konstruktioner, hvor kommune og infrastrukturforvalter stiller henholdsvis jord og infrastruktur til rådighed. Andre former for mere eller mindre gennemsigtig støtte kendes – eksempelvis særligt favorable offentlige lån osv.

Forslag til ny organisering

Høringssvarene fremhæver generelt de eksisterende problemer angående ejerforhold og neutralitet og peger fortrinsvis på offentlig-privat aktieselskab (model 1) eller selskab under Banedanmark (model 2) som de mest hensigtsmæssige løsninger. I begge tilfælde ses det hensigtsmæssige i at udlicitere selve terminaldriften til et uafhængigt stevedore-selskab.

Flere høringssvar fremhæver, at staten principielt bør have en mere aktiv rolle i forhold til kombiterminalerne ud fra en betragtning om, at kombiterminalerne må ses som en nødvendig del af den offentlige jernbaneinfrastruktur, som må sikres for at opretholde kombitrafikformen. Omvendt er jernbanegodsmarkedet i dag fuldt liberaliseret og fungerer principielt på markedsvilkår på linie med det øvrige godstransportmarked, hvor der ikke gives tilskud til terminalinfrastruktur. En konsekvens kan så blive, at kombitrafikformen vil ophøre som godstransportmulighed i Danmark.

Der gives således ikke noget entydigt svar på, under hvilke markedsmæssige vilkår kombiterminaler bør ejes og drives. I udlandet ses en række forskellige modeller med varierende grad af offentlige tilskud.

Generelle politiske ytringer, proces m.m.

Flere høringssvar ser det væsentlige i at sikre opretholdelse af trafikformen og fremhæver det hastende i en løsning for kombiterminalerne. Herunder beklages, at der er lagt op til en relativ lang beslutningshorisont.

Hertil bemærkes, at varige løsninger for kombiterminalerne udover tilvejebringelsen af et tilstrækkeligt grundigt beslutningsgrundlag kræver tid til gennemførelse af en række juridiske og statsfinansielle afklaringer. Desuden bør det nævnes, at udarbejdelsen af kombiterminalrapporten netop er et led i etableringen af et grundlag for opstilling af strategi og mål for godstransport- og terminalområdet.

Fakta om høringsperioden

Hovedrapporten blev udsendt den 10.10.2006 med frist for modtagelse af hørings svar til den 03.11.2006. Trafikstyrelsen har modtaget 15 skriftlige svar fra en række virksomheder, interesseorganisationer og offentlige interessenter.

Hovedrapportens udsendelse

Hovedrapporten blev udsendt den 10.10.2006 til en række virksomheder, interesseorganisationer og offentlige interessenter med frist til den 03.11.2006 for modtagelse af hørings svar.

Rapporten blev udsendt følgende virksomheder:

Amtsrådsforeningen, Associated Danish Ports A/S, Carlsberg A/S, Center for Trafik og transport - DTU, Copenhagen Malmö Port, Danmarks Transportforskning (DTF), Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Jernbaner Aps., DSB, DSV/DFDS, Esbjerg Havn, Foreningen af Danske Transportcentre, Fredericia Kommune, Hupac Intermodal SA, Høje Taastrup Kommune, Høje-Taastrup TransportCenter, Institut for Transportstudier, Kombi Dan A/S, Københavns Lufthavne A/S, Lemvigbanen A/S, Lokalbaneln A/S, Lollandsbanen A/S, Maersk Lines, Nordjyske Jernbaner A/S, Odderbanen A/S, Railion Danmark A/S, Sammenslutningen af Danske Havne, Vestsjællands Lokalbaneln A/S, Ålborg Havn, Århus Havn.

Trafikstyrelsen har efterfølgende modtaget skriftlige svar fra følgende 15 virksomheder, interesseorganisationer og offentlige interessenter.

Jernbaneoperatører:

Railion Danmark A/S, hørings svar underskrevet direktør Christian Ting
DSB, hørings svar underskrevet kontorchef Eilert Løvborg
Kombidan A/S, bemærkninger i mail fra Per Flemming Christensen
Hupac Intermodal SA, bemærkninger i mail fra Claus Lynge Christensen

Havne og transportcentre:

Århus Havn, hørings svar underskrevet havnedirektør Bjarne Mathiesen
Associated Danish Ports (ADP), hørings svar underskrevet adm. direktør Jens Peter Peters
Høje Taastrup Transportcenter (HTTC), hørings svar underskrevet formand John Halborg

Kommuner:

Fredericia Kommune, hørings svar underskrevet Jens Glerup
Høje Taastrup Kommune, hørings svar underskrevet borgmester Michael Ziegler

Brancheorganisationer:

Dansk Transport og Logistik (DTL), hørings svar underskrevet adm. direktør Erik Østergaard
Foreningen af Danske Transportcentre (FDT), hørings svar underskrevet formand Henry Dyrlund
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT), hørings svar underskrevet direktør Per Henriksen
HTS-A (Handel, Transport og Service – Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen), hørings svar underskrevet erhvervspolitisk konsulent Anne Mette Koch
Danske Havne, hørings svar underskrevet sekretariatschef Tom Elmer Christensen
Padborg Udviklingscenter, hørings svar underskrevet af Ole Skovlund og Lars Dagnæs.

Udarbejdelse af høringsnotat

På baggrund af modtagne høringssvar har Trafikstyrelsen udarbejdet nærværende høringsnotatet, hvor der gives en kortfattet fremstilling af tilkendegivelserne i de modtagne høringssvar og med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil. Høringssvarenes fulde ordlyd kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

De modtagne høringssvar gav anledning til at lade gennemføre supplerende undersøgelser vedrørende betalings- og markedsforhold. Disse blev afsluttet i december 2006.

Ved gennemgangen af høringssvarene er de modtagne tilkendegivelser opdelt og behandlet under en række temaer:

- Faktuelle forhold og prognoseforudsætninger
- Kapacitets- og infrastrukturforhold
- Økonomiske forhold
- Forslag til ny organisering
- Generelle politiske ytringer, proces m.m.

Faktuelle forhold og prognoseforudsætninger

Siden hovedrapportens udgivelse er foregået en trafikal udvikling, som sammen med faktuelle præciseringer og oplysninger vil indgå i en opdatering af hovedrapporten.

Modtagne høringsvar

Railion gør opmærksom på, at beskrivelse i terminalrapporten bygger på informationer fra 2005, som ikke længere er aktuelle. Således er den indenlandske trafik nu i voldsom tilbagegang, medens den internationale vokser. Dette hænger sammen med erkendelsen af, at mange af de indenlandske trafikker ikke har været konkurrencedygtige, bl.a. som følge af omkostningstunge aktiviteter på terminaler og godsbanegårde og derfor er blevet skåret bort. Det er Railions vurdering, at de nuværende trafikker indenfor en kort årrække kunne fordobles, såfremt terminalernes tilstand og infrastrukturen tillader det.

DSB angiver en række præciseringer vedr. lejeforholdene m.m. i Taulov og Høje Taastrup samt om den verserende konflikt med Railion om vedligeholdsarbejder.

Århus Havn ønsker at præcisere havnens status som en kommunal selvstyrehavn med havnespor etableret af havnen. Omladning på havnen foretages af private operatører.

Associated Danish Ports (ADP) er af den opfattelse, at forventningen om en fordobling af godsmængderne på 20 år er i underkanten set i havneperspektiv, hvor der regnes med en naturlig årlig vækst på 2,5 til 3 gange BNP.

Ifølge Dansk Transport og Logistik (DTL) er tiden er løbet fra nogle af delanalyserne og konklusionerne. F.eks. er udviklingen i kombitrafikken i Danmark ikke længere for opadgående.

Trafikstyrelsens bemærkninger

De angivne faktuelle præciseringer og oplysninger vil indgå i grundlaget for en revideret version af hovedrapporten.

Trafikstyrelsens analyse er afsluttet i juni 2006 og bygger på de indtil da tilgængelige oplysninger. Efter den afsluttede høring vil der blive foretaget en opdatering af rapporten. I den reviderede rapport vil bemærkninger om den seneste udvikling indenfor kombitrafikken blive tilføjet; herunder eksempelvis bortfaldet af Esbjergtrafikken og opsigelse af Carlsberg-trafikken og udviklingen omkring terminalen i Høje Taastrup.

Det vil på passende vis blive bemærket, at visse havne for tiden oplever større trafikstigninger end gennemsnittet, f.eks. ADP, Esbjerg, Århus mfl.

Kapacitets- og infrastrukturforhold

Høringssvar fremhæver muligheden for placering af en kombi-terminal ved Køge i tilfælde af en ny bane København-Ringsted samt behovet for en kombi-terminal i Taulov uanset evt. Femernbælt-forbindelse. Desuden bemærkes problemer med adgang til og fra terminalen i Høje Taastrup.

Modtagne høringssvar

Railion bemærker, at såfremt der etableres en nybygningsløsning vil en ny terminal ved Køge være en rigtig løsning. Uanset hvilken løsning der vælges, må en interims-løsning sikre terminalens drift frem til færdiggørelsen af det valgte anlæg. I Taulov vil der uanset en mulig Femernbælt-forbindelse være et permanent behov for at betjene transporter til og fra Trekantsområdet.

Høje Taastrup Transportcenter (HTTC) i Høje Taastrup finder, at det som nævnt i rapporten er nødvendigt med en gennemgribende reparation af kransporet og af pladsen på terminalen i Høje Taastrup. Ydermere finder HTTC, at det er nødvendigt at forlænge læssesporer samt at sikre en problemfri forbindelse til hovedsporet. HTTC bemærker, at det sidste lå i det oprindelige projekt for etablering af terminalen, men blev aldrig gennemført da ansvaret for skinnerne blev flyttet fra DSB til Banestyrelsen. Afsætningspladsen bør udvides hurtigt og skal være funderet.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen har i hovedrapporten påpeget muligheden for en jernbanelogistisk hensigtsmæssig placering af en kombi-terminal ved Køge i sammenhæng med valg af en nybygningsløsning København-Ringsted. I konsekvens heraf indgår en overordnet vurdering af muligheder for placering af en kombi-terminal i det i Trafikstyrelsen igangsatte arbejde for nybygningsløsningen. Dette arbejde ventes afsluttet i 2009.

Hovedrapporten beskriver allerede det nævnte aktuelle vedligeholdelsesbehov og kapacitetsproblemer samt behov vedrørende kranspor og terminalpladsen.

Problemerne med adgang til og fra terminalen i Høje Taastrup er ligeledes omtalt i rapporten, hvoraf det fremgår, at løsningen på de aktuelle og langsigtede problemer med afvikling af adgangen til terminalerne bl.a. skal ses i lyset af bl.a. problemstillingerne omkring en kommende løsning af kapacitetsproblemerne på strækningen København - Ringsted.

Personalet på terminalen i Høje Taastrup har oplyst, at den oprindelige plan om at bygge et vestvendt spor på den eksisterende infrastruktur ikke vil medføre relevante forbedringer i trafikafviklingen for terminalen, hvilket er beskrevet i hovedrapporten. I forhold til terminallogistikken fungerer den nuværende adgang fornuftigt, og i forhold til mulige adgangsproblemer på hovednettet udgør det oprindeligt planlagte vestvendte spor ingen forbedring.

Økonomiske forhold

Flere høringsvar rejser spørgsmålet vedrørende kombitransportens betalingsevne. Trafikstyrelsen har ladet udføre supplerende analyser og må på det grundlag medgive, at det samlede prisniveau i det viste økonomieksempel er højere end prisniveauet på typiske europæiske kombiterminaler. På havneterminaler kan forholdene være anderledes.

Modtagne høringsvar

Railion finder anledning til at præcisere, at Railion ikke har medvirket til at fremkomme med rapportens konklusioner, men at Railion udelukkende har besvaret spørgsmål fra Trafikstyrelsen.

Railion bemærker, at den foreslåede baneafgift [benyttelsesafgift] på i størrelsesordenen 140 kr. pr. banevogn er urealistisk. Railion gør opmærksom på, at det er ikke korrekt, at der opkræves en sådan afgift på svenske terminaler – her betales alene for løft (fra 150 kr. det billigste sted til 235 kr. det dyreste sted, i Tyskland ligger de tilsvarende priser fra 133 kr. til 180 kr. pr løft). De danske priser på i gennemsnit 220 kr. pr løft er allerede højere end vores nabolande og ifølge Railion udtryk for, hvad markedet kan bære, og man er af den opfattelse, at niveauet ikke kan hæves uden konsekvenser, uanset om pengene opkræves det ene eller andet sted i transportkæden. Som anført i rapporten opererer kombitransporterne på et følsomt marked med kun små prisforskelle, og Railion fremhæver, at den foreslåede afgift ville betyde en massiv prisstigning for slutkunderne, som kan resultere i en fuldstændig afvikling af kombitrafikkerne.

Railion er uenig i, at det er normalt på kombimarkedet at opkræve en "access fee". Normalt betales kun for løft, og indtægten dækker normalt kun de løbende driftsomkostninger samt et bidrag til vedligehold af anlæggene. Ifølge Railion afviger den foreslåede betalingsmodel voldsomt fra de modeller, som anvendes i nabolandene.

Kombiterminalerne bør – som i nabolandene – i stedet betragtes som en del af den infrastrukturelle forudsætning for at drive banetransporter på samme måde som indenfor konventionelle banetrafikker, hvor godsbanegårdene er en del af Bane-danmark-infrastrukturen. Der kan ifølge Railion ikke umiddelbart sammenlignes med forholdene i havnene, da søfarten har en helt anden pris- og markedsstruktur. Yderligere indtægtsgivende aktiviteter kan komme på tale, men ses kun som marginalt medvirkende til bedre terminaløkonomi. Disse vil normalt skulle optræde som selvstændige aktiviteter med egen pris- og omkostningsstruktur, som vil kunne skabe visse synergieffekter.

Det anførte økonomi-eksempel, som viser et driftsresultat svarende til 30% af omsætningen, betragter Railion som helt urealistisk. Den gennemsnitlige overskudsgrad for danske transportvirksomheder ligger ifølge Dansk Transport og Logistik (DTL) på 4%.

Endvidere finder Railion det uomtvisteligt bevist, at banebaserede transportløsninger har nogle meget store samfundsøkonomiske og miljømæssige fordele, bl.a. kan henvises til foreliggende rapport fra Tetraplan. Derfor er det Railions opfattelse, at det grundlæggende er forkert ikke at medtage disse i den samlede vurdering.

Kombi Dan A/S understreger at den kombinerede transports prisfordel er beskeden i forhold til lastbilløsninger. Hvor der andre steder haves "access fee", er håndteringsomkostningerne til gengæld på et tilsvarende lavere niveau, så totalbilledet er konkurrencedygtigt. Hvis totalomkostningen stiger med 140 kr. per vagon uden

anden reduktion, vil det kun medvirke til at flytte gods fra bane til landevej. Dette er særligt følsomt i en tid, hvor der lægges op til at tillade modulvogntog.

HUPAC Intermodal SA er af den opfattelse, at økonomien ikke kan løses med ekstra omkostninger som foreslået – "det ville give kombitrafikken det sidste stød i Danmark. Terminalen i Taulov kan kun øge indtægterne og overleve med mere volumen og flere tog. Det må derfor som udgangspunkt gøres mere attraktivt at køre tog i Danmark".

Århus Havn oplyser, at der, som brugerbetaling på jernbanesiden i havnen, betales 83 kr. pr. lastebærer med gods samt 3.200 kr. månedligt pr. operatør for at bruge havnen. Hertil kommer løfteomkostning til de private terminaloperatører på havnen. De nævnte 140 kr. er således ikke mindre, men mindst 50% højere end det, som i dag betales til Århus Havn.

Høje Tåstrup Transportcenter (HTTC) er ikke enig i, at prisforskellen mellem vej og bane er så beskeden som anført. Dette baseres på viden om den meromkostning, der har været på nogle af de destinationer, der i dag og på sigt (Fredericia terminalerne) ikke betjenes med jernbane. Prisen for en 40' container Tåstrup-Korsør er således 3000-3500 kr., medens det koster 1650 kr. at få den helt til Taulov og 2600 kr. at få den til pier 3 i Århus Havn. Mht. en række supplerende aktiviteter såsom cafédrift, reparationer af containere og køretøjer, så findes dette allerede i Høje Tåstrup Transportcenter.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er af den opfattelse, at det er helt urealistisk at fastsætte en "access fee" på 140 kr. Man er nødt til at sammenligne med rammevilkårene for kombiterminalerne i resten af EU, herunder Tyskland og Sverige. Hvis ikke rammebetingelserne bliver konkurrencedygtige, vil de udenlandske kombiterminaler overtage trafikkerne. DTL finder desuden, at rapporten mangler samfundsøkonomiske vurderinger og vurderinger af mere strategisk karakter.

HTS-A fremhæver, at der forud for en stillingtagen om indførelse af en benyttelsesbetaling for jernbaneoperatører bør tilvejebringes et mere oplyst grundlag om betalingens sammensætning, niveau og anvendelse samt om praksis for benyttelsesbetaling i tilknytning til kombiterminaler andre steder i Danmark og udlandet.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) er ikke på det foreliggende grundlag overbevist om, at terminalerne kan hvile i sig selv på et rent kommercielt bæredygtigt grundlag.

Padborg Udviklingscenter peger på, at der i Tyskland etableres kombiterminaler som et middel til konkurrenceneutralt at støtte og udvikle den kombinerede trafik. Investeringerne i terminalerne er derfor i vidt omfang varetaget af staten, og brugerne betaler kun i mindre omfang for afskrivning af disse anlæg.

Padborg Udviklingscenter anfører, at det via undersøgelser gennemført i Udviklingscentrets regi er oplyst, at prisen pr. løft i en tysk terminal er af størrelsesordenen 18 Euro. Til sammenligning anfører Udviklingscentret, at omkostningen pr. løft i en dansk terminal er af størrelsesordenen 50 Euro. Det anføres, at terminallejen til DSB er en afgørende omkostningsfaktor. Også terminalernes udførelse vurderes at have betydning for driftsomkostningerne. En vigtig kilde til forbedret driftsøkonomi er efter Udviklingscentrets opfattelse modernisering af terminalerne og en vurdering af, om der skal etableres støtteordninger til investeringer i stil med de ordninger, der eksisterer i Tyskland.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen har som følge af indkomne hørings svar på dette område ladet udføre en ekstra undersøgelse af betalings- og markedsforhold. Det må på det grundlag medgives, at der normalt ikke betales adgangsafgifter på indlands kombiterminaler, og at det samlede prisniveau i det viste økonomieksempel er mærkbart højere end

det nuværende prisniveau på indlands kombiterminaler i Sverige, Tyskland og Italien. På havneterminaler kan forholdene være anderledes.

Generelt om terminalernes økonomi

Ingen høringssvar betvivler det i høringsrapporten anførte behov for øget finansiering til forbedret vedligehold og kapacitetsudbygninger både i Taulov og Høje Tåstrup.

Der er ligeledes ingen høringssvar, som betvivler, at denne finansiering primært må opnås gennem større indtægter, idet der ikke synes muligheder for væsentlige omkostningsreduktioner på de to terminaler.

Det må tillige overordnet stå klart, at der principielt kun er tre kilder til øgede indtægter på terminalerne:

1. Vognmændene (logistikvirksomheder/speditører), der må hente pengene hos kunderne, dvs. et sted i transportkæden, hvilket kun kan ske ved hævede priser og/eller øget transportvolumen, eller om muligt ved at acceptere reduceret fortjeneste.
2. Jernbanevirksomhederne, der ligeledes må hente pengene et sted i transportkæden eller acceptere reduceret fortjeneste.
3. De offentlige kasser – stat/kommune – der må hente pengene via skatter og afgifter.

Det er den acceptable og nødvendige balance mellem disse tre finansieringskilder, der må findes, hvis terminalerne skal kunne videreføres.

Det i hovedrapporten opstillede økonomieksempel er baseret på, at staten foretager en investering i terminalerne omtrent svarende til prisen på terminalernes grundstykker, hvorved den væsentligste del af huslejen fjernes fra omkostningerne (bortset fra den af Nordania A/S ejede del af Taulov-terminalen).

Herudover er foreslået en forøget betaling fra transportkæden for brug af terminalerne, der har baggrund i behovet for finansiering af investeringer i terminalerne for at bringe disse på et tilstrækkeligt kapacitets- og betjeningsniveau. Forslaget lægger således op til en forøgelse af kundernes brugerbetaling, men med det samtidige forslag om huslejfritagelse er der ikke tale om en "hvile i sig selv løsning".

Det er ikke korrekt, når Railion i sit høringssvar anfører, at rapportens økonomieksempel, hvori der på ovennævnte grundlag er introduceret en benyttelsesafgift på 140 kr. pr. banevogn på terminalen samt en fritagelse for husleje, skulle forudsætte et driftsresultat på 30 % af omsætningen og sammenligner dette med typiske overskudsgrader i transportvirksomheder på 4%.

Økonomieksemplets omhandler ikke en generering af et overskud, men angiver alene størrelsen af det økonomiske grundlag, som må tilvejebringes for gennem investeringer at bringe terminalerne på et tilstrækkeligt kapacitets- og betjeningsniveau.

Til belysning af behovet er angivet en benyttelsesafgift (25 mill. kr) og huslejfritagelse (14,3 mill. kr.) som finansieringsgrundlag. Baggrunden for størrelsesordenen er dels en opgørelse, som Railion selv på grundlag af en rapport udarbejdet af et rådgivende ingeniørfirma har angivet som nødvendige genopretningsarbejder for terminalernes fortsatte drift, dels betragtninger vedrørende nødvendige langsigtede investeringer i kapacitetsforbedringer på terminaler.

Det findes ikke relevant, at Railion sammenligner dette "overskud" (som retteligt må betegnes som finansiering af nødvendige investeringer) med overskudsgraden hos transportvirksomhederne.

Det understreges, at rapportens overvejelser er baseret på skøn over investeringsbehov, som må følges op af egentlige investerings-kalkuler og business-cases for terminaldriften.

Såfremt det besluttes at gå videre med en løsning af kombiterminalernes problemer i forlængelse af den forelagte kombiterminalrapport, forestår der en opgave med at etablere en organisering af terminalerne på baggrund af en opstillet business case med et forslag til, hvilke kundepriser, som må anses for realistiske som udgangspunkt for en fremtidig drift, samt hvilken genopretning og nyinvestering, der er nødvendig. Som led i nyorganiseringen skal der samtidig findes en model for den eventuelt resterende finansiering af terminalerne.

Kombitransportkædens økonomiske bæredygtighed

Det har ikke været en del af opgaven i rapporten om kombiterminalerne at afdække kombitransportkædens økonomi. På foranledning af flere høringssvar, som rejser spørgsmålet vedrørende størrelsesordenen af kombitransporternes betalingsevne overfor terminalerne, har Trafikstyrelsen imidlertid efterfølgende ladet udføre supplerende analyser til indledende afdækning af dette spørgsmål.

Generelt vurderes markedet at fungere således, at en konkurrencedygtig transportpris fastsættes ud fra prisen på en ren lastbiltransport. Konsulentvirksomheden Tetraplan A/S har vurderet, at jernbanen alt andet lige for at være konkurrencedygtig skal tilbyde priser på transport, der ligger føleligt under bilniveauet – formentlig mindst 10%.

En række kvalitative faktorer for kombitrafikkens konkurrenceevne spiller dog også ind. Speditører skal kende til kombiløsningerne, transportkvaliteten skal være i orden, og for- og eftertransporterne skal være fornuftige og kombitransporten skal have en godsvolumen, der berettiger et fornuftigt antal afgange på de enkelte destinationer etc. Hensyn til forsyningssikkerhed kan nogle gange være til fordel for kombiløsningen og retfærdiggøre større betaling, f.eks. destinationer med hyppige trængselsproblemer på vejene, eller som reservemulighed i forhold til alternativ transport, der ellers kunne opnå en monopolstilling.

Der er foretaget en overslagsmæssig sammenligning mellem prisen for ren lastbiltransport (sættevognstog med 2 TEU) og kombitransport (banevogn med 2 TEU i typisk godstog samt terminaludgift og for- og eftertransport) på de kombiprodukter, som findes i dag på de danske kombiterminaler. Sammenligningen er noget usikker, da enhedsomkostninger og reelle driftsbetingelser for såvel tog- som lastbiltransport kan variere ganske meget og i øvrigt er vanskelige at bestemme. Udviklingen fremover, f.eks. betydningen af de kommende såkaldte modulvogntog i europæisk landevejstrafik, er ligeledes vanskelig at vurdere. De anvendte beregningsforudsætninger fremgår af bilag bagest i høringsnotatet.

Beregnet nettoomkostning per sættevognstog eller banevogn (kapacitet: 2 TEU)

kr. per 2 TEU	National			International			
	Høje Tåstrup-Taulov	Høje Tåstrup-Carlsberg	Høje Tåstrup-Århus	Taulov-Hamburg	Taulov-Norditalien	Taulov-Malmø	Høje Tåstrup-Duisburg
Kombiløsning	2.400	1.800	2.900	2.500	10.900	3.000	6.500
heraf terminal/lastbil	1.000	400	900	800	900	1.000	900
heraf togtransport	1.200	1.200	1.800	1.600	9.000	1.600	4.900
heraf bane/broafgift **)	200	200	200	100	1.000	400	700
Ren billøsning	2.600	2.300	2.400*)	2.500	15.500	3.300	8.100
heraf bilomkostning	1.900	1.600	1.200	2.400	13.400	2.100	5.600
heraf færge/bro/vejafgift	700	700	1.200	100	2.100	1.200	2.500
Fordel kombiløsning	8 %	22 %	-21 %	0 %	30 %	9 %	20 %
Anslået TEU 2006	25.000	25.000	20.000	20.000	35.000	?	5.000

*) med løstrailer via Mols-linien

***) herunder tillæg for kapacitetsafgift og fradrag for miljøtilskud

Resultatet tyder på en ret varierende konkurrenceposition for de forskellige kombiprodukter, hvor Norditaliens-transporterne har den største konkurrencefordel og Taulov-Hamburg samt Høje Tåstrup-Århus er de mest følsomme. Generelt påvirkes de korte transportafstande markant mere end de længste transportere, hvor der er

flere kilometer at fordele meromkostningen over, og hvor konkurrencepositionen i forvejen er mest fordelagtig.

Det er på den baggrund sandsynligvis rigtigt, som anført i flere høringsvar, at et mærkbart højere samlet prisniveau på kombiterminalerne vil resultere i en nedgang i kombitrafikken, som kan betyde en udhuling af terminalernes godsvolumen og dermed i indtægtsgrundlaget. Det forekommer således sandsynligt, at det generelle betalingsniveau i kombitransportkæden ikke kan forøges mærkbart.

Ved en forøgelse af godsmængderne over terminalerne kan indtægterne som påpeget i rapporten forøges væsentligt, men det fordrer betydelige investeringer i udvidet kapacitet, som transportkæden jf. ovenstående formentlig ikke vil kunne betale.

Samlet må konkluderes, at kombiterminaldriften sandsynligvis ikke kan opretholdes på rent kommercielle vilkår, dvs. uden tilførsel af tilskud i form af eksempelvis offentlig betaling af sporinfrastruktur eller andre tilskud foruden den foreslåede husleje-fritagelse.

Tilsvarende problemer med at kunne dække de samlede langsigtede omkostninger synes at være almindelige på (indlands) kombiterminaler i andre europæiske lande. Problemerne løses på forskellig måde i Europa.

Tre tendenser tegner sig:

I Tyskland ses et system (Güterverkehrszentren, GVZ, i Forbundsstatens trafikplan), hvor GVZ-terminalerne drives som private selskaber, men hvor der for grunden indenfor selskabskonstruktionen ikke betales fuld leje, og hvor terminalinvesteringer støttes med statslige midler på 85% af omkostningerne. Kun den daglige drift dækkes normalt af kundebetalinger.

Fra Sverige – eksempelvis Halsberg-terminalen – ses en konstruktion, hvor en kommune og infrastrukturforvalter går ind og stiller henholdsvis jord og infrastruktur til rådighed for en operatør. Det kan ikke afvises, at der skal betales en (mindre) afgift for brug af terminalen, men fokus er på opkrævning af en betaling, der primært dækker selve løfteomkostningerne. I denne model kan afgiften splittes på en afgift til løft og en til infrastruktur. På hovedparten af CargoNets svenske terminaler ejes terminalen af Jernhusen, Banverket eller en kommune, og sporene ejes og vedligeholdes af Banverket.

Andre former for mere eller mindre gennemsigtig støtte kendes - eksempelvis ved ydelse af særligt favorable offentlige lån til etablering osv.

Om brug af adgangs- eller benyttelsesafgift for jernbanevirksomheder

På foranledning af de indkomne høringsvar vedrørende indførelse af benyttelsesafgift for jernbanevirksomheder, har Trafikstyrelsen ladet udføre uddybende undersøgelser og må på den baggrund konkludere følgende:

På (indlands) kombiterminaler dvs. de rent landbaserede bil-bane terminaler er det typiske europæiske billede mht. betalingssystemet, at der alene betales en pris af vognmanden for løft af lastebæreren fra eller til banevognen. Betalingen dækker udover løftet typisk terminalens samlede ydelser, f.eks. administrative, overfor vognmanden. Dog forekommer der særskilt betaling for eksempelvis henstilling, reparation eller andre særlige ydelser.

Jernbanevirksomheden betaler normalt ikke for benyttelse af terminalen eller brug af tilknyttede sporarealer, men jernbanevirksomheden og terminalejeren er typisk også dele af samme virksomhed eller koncern. Angivelsen i hovedrapporten af, at benyttelsesafgifter forekommer på svenske indlands kombiterminaler skyldes en fejlagtig information.

Imidlertid forekommer adgangsbetaling i havneterminaler både i Danmark og andre lande (f.eks. svenske havneterminaler), hvor såvel skibe som jernbanevirksomheder, der benytter havnene og disses terminaler, erlægger betaling for benyttelse af havneinfrastrukturen "som sådan", dvs. ud over betaling for løft, henstilling mv.

Opkrævning af adgangsbetaling på havnene har udspring i relationen skib-havn, hvor skibet traditionelt først erlægger en skibsafgift for at gå til kaj og efterfølgende en vareafgift for det gods, der ind- og udlades af skibet. Begge disse afgifter er forbundet med brugen af havnene og dens faciliteter. Desuden betales særskilt for selve omladningen af godset.

En afgift, som ligner den nævnte skibs- og vareafgift, er kendt i en række havne i forbindelse med, at godstog benytter havnenes faciliteter, enten som del af en transportkæde med skib, eller som led i en omladning ved brug af terminalfaciliteter på havnen til et andet tog eller en lastbil. Disse afgifter opkræves såvel ud fra en omkostningsdæknings-vinkel som ud fra et koncept om at stille forskellige transportformer (skib og tog) lige i konkurrencen.

I Danmark kendes sådanne afgifter fra Århus Havn, Københavns Frihavn (CMP) og Esbjerg Havn.

Benyttelsesafgifterne for jernbanevirksomhedernes anvendelse af havnene beregnes på en forholdsvis kompleks måde, som er angivet i fortrolige kontrakter. De indeholder i grove træk dels en afgift for modtagelse af køreplanlagte tog og dels en afgift for fyldte lastebærere på disse tog. Det er relativt billigt at få adgang med tog uden last, herunder tomme lastebærere, mens der betales en større afgift for lastebærere med last på togene. Adgangsafgifterne ligger i de tre havne på et niveau mellem ca. 85 kr. og ca. 175 kr. for banevogne med fyldte lastebærere. For fyldte lastebærere betales både ved ankomst og afgang. Ud over de nævnte afgifter til havnen betales særskilt for løft udført af havnenes stevedorevirksomheder, der normalt udgør selvstændige virksomheder i forhold til havnen.

Som nævnt i rapporten, har kombiterminaler og jernbanevirksomheder traditionelt været samlet i samme virksomhedsdel eller virksomhed. Da samtidig de enkelte jernbanevirksomheder traditionelt har haft faktisk monopol på anvendelsen af virksomhedens terminaler, har særskilt betaling fra jernbanevirksomheden for brug af terminaler ikke hidtil fremstået som et behov.

Fra 1. januar 2007 er jernbanegodsmarkedet i Fællesskabet fuldt liberaliseret. Enhver jernbanegodsvirksomhed kan umiddelbart udføre cabotage i alle medlemsstater. Ændringen giver anledning til at tage betalingsprofilerne på terminalerne op, hvis man vil skabe åbne ikke-diskriminerende kombiterminaler, som enhver jernbanegodsvirksomhed kan benytte. En konsekvens af markedsåbningen bør være, at der indføres en betaling fra jernbanevirksomheder for den service, som modtages.

Trafikstyrelsen må på den baggrund fastholde det generelt hensigtsmæssige i princippet om omkostningsbestemt betaling fra de virksomheder, som modtager service på terminalerne, dvs. at terminalerne bør opkræve betaling for alle værdiskabende og kapacitetsbelastende ydelser, herunder sporkapacitet, rangering, henstilling og administrative ydelser.

Om samfundsøkonomiske beregninger

Trafikstyrelsen må fastholde, at der ikke pt. findes en tilstrækkeligt velfunderet og generelt accepteret metode til beregning af samfundsøkonomiske forhold på godsområdet, og at der derfor ikke eksisterer det nødvendige grundlag for tilstrækkelig præcise konklusioner.

Trafikstyrelsen anerkender behovet for den type vurderinger på godsområdet og vil fortsat arbejde for at fremskynde udviklingen på dette område mest muligt.

Forslag til ny organisering

Høringssvarene fremhæver generelt problemer angående ejerforhold og neutralitet og peger fortrinsvis på offentlig-privat aktieselskab (model 1) eller selskab under Banedanmark (model 2). I begge tilfælde ses det hensigtsmæssige i at udlicitere selve terminaldriften.

Modtagne høringssvar

Railion mener, at der er brug for at ændre de nuværende uhensigtsmæssige rammer, hvor terminalerne drives af Railion Danmark i et leje-forhold mellem DSB og Railion.

Staten bør ifølge Railion tage en del af ansvaret og opfatte kombiterminalerne som en del af den offentlige jernbaneinfrastruktur – som sådan finder Railion det logisk, at staten indgår som ejer af anlæggene, hvilket vil sikre ønsket om neutralitet, og at sporene på terminalerne overgår til Banedanmark, som det er tilfældet på [øvrigt] godsbanegårde.

Herudover mener Railion, at de nuværende problemer kan løses ved at trække de overskydende arealer ud af den oprindelige lejekontrakt, som det er tilbudt DSB i brev af 21. september 2005, samt ved at bringe terminalerne på et niveau, således at en optimal produktion kan genoptages. På dette grundlag støtter Railion model 1 om et offentlig-privat selskab, hvor staten indskyder terminalarealerne i selskabet, og driften varetages af private operatører, der på dette grundlag kan opnå en fornuftig indtjening på almindelige markedsvilkår. En sådan løsning vil ligne modeller fra nabolandene Tyskland og Sverige.

DSB henviser til at man tidligere har erklæret sig villig til at afhænde terminalerne, herunder evt. som et led i et mageskifte mellem Banedanmark og DSB. DSB har heller intet imod at afhænde terminalerne til anden side eller til andre selskabsformer på vilkår, som er økonomisk og markedsmæssige forsvarlige.

Lejeaftalen vedrørende den ikke-DSB-ejede del af Taulov-terminalen bør i denne forbindelse vurderes nærmere. DSB ser heller intet til hinder for, at terminalerne fremover en del af DSB's ejendomsportefølje, og at terminalerne udlejes på kommercielle vilkår.

Associated Danish Ports (ADP) mener at det nuværende ejerskab og forvaltningssystem er klart uhensigtsmæssigt. Målet må efter ADP's opfattelse være at skabe en struktur, hvor der er mulighed for at drive kombiterminalen lønsomt. Der skal skabes arbejdsbetingelser, som er markedsmæssige og realistiske, og hvor det tilsikres, at der både kort- og langsigtet er en infrastruktur, som kan udvikle dette marked i samarbejde med skib og bil.

ADP vurderer, at der vil være regional interesse for at etablere en selskabsstruktur, der kunne stå for driften, men at infrastrukturen bør lægges i en selvstændig enhed.

Det bør ifølge ADP undersøges nærmere, om selve terminalen (skinnenettet) er en samfundsopgave lige som motorveje og lignende. Finansiering kunne være via de EU strukturmidler, som er tilgængelige. På den baggrund bør der iflg. ADP arbejdes videre med at etablere et OPP-selskab.

ADP drives som aktieselskab, der er ejet af de kommuner, som ADP's havne er placeret i [Fredericia, Middelfart, Nyborg]. Opgaven, ADP forvalter, er at være infrastrukturudbyder inkl. drift af suprastrukturen (kraner, arealer m.m.) baseret på

lønsomhed. Denne udbygning sker i løbende samråd med de aktører, der opererer på ADP havneterminaler. ADP er af den overbevisning, at denne model er optimal. ADP samarbejder i dag med flere af transportselskaberne om både danske og udenlandske transporter og erkender, at den platform, som en erhvervshavn udgør, ikke vil kunne stå alene på langt sigt, da havnens godsmængder skal bevæges videre enten regionalt eller internationalt.

ADP medvirker gerne til en yderligere drøftelse omkring ejerstrukturerne. ADP's vurdering er, at ADP godt kunne fungere som enten medejer eller alternativt som operatør, især begrundet i ADP's uafhængighed i forhold til transportoperatørerne.

Århus Havn mener at kombiterminalernes fremtid må skabes på fair konkurrencevilkår uden offentlige subsidier. F.eks. bør der fortsat sikres reel betaling for aktiverne, der har en bogført værdi på 213,8 mio. kr.

Høje Tåstrup Transportcenter (HTTC) understreger at den nuværende ejermodel ikke tilgodeser godstrafikken, og den nuværende operatørs dobbeltrolle ses som et problem. Derfor støtter HTTC et forslag om, at terminalerne lægges i et separat eget selskab. Rapportens *Model 1* – offentligt-privat aktieselskab – kunne ifølge HTTC være en god model, idet der er behov for, at terminalerne bliver drevet af professionelle uafhængige stevedorefolk, som vil kunne tiltrække andre og nye baneselskaber. Rapportens *Model 5* med terminalerne placeret under DSB burde ifølge HTTC kunne blive en god løsning, hvis der oprettes et terminalselskab med formål at drive og eje terminalerne. Fordelen vil være, at DSB i forvejen ejer areaerne og anlæggene. Man må derfor forvente, at der er et incitament til at bringe så meget trafik som overhovedet muligt ind og samtidig forventer HTTC at et sådant selskab vil være villig til at investere de nødvendige midler. Det er HTTC's opfattelse, at denne sag haster, og HTTC vil meget gerne stilles deres viden og transporterfaring til rådighed.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder det mest hensigtsmæssigt, at staten tager en del af ansvaret og opfatter kombiterminalerne som en del af den offentlige jernbaneinfrastruktur, og som sådan indgår som ejer af anlæggene, hvilket vil sikre neutraliteten.

Danske havne meddeler, at samtlige kontaktede havne gerne ser OPP-modeller fremmet, og ser perspektiver i at deltage i fremtidige ejerkonstruktioner – selvfølgelig afhængig af betingelserne.

HTS-A er af det synspunkt, at fremtidig drift af kombiterminaler må finde sted på kommercielle, gennemsigtige og ikke-diskriminerende erhvervsvilkår. En kommende model må desuden rumme den fornødne fleksibilitet og mulighed for manøvrering i forhold til begivenheder – eksempelvis ny jernbane mellem København og Ringsted og fast Femernbælt-forbindelse – som måtte ændre på terminalernes strategisk mest hensigtsmæssige placering. Staten bør som eksisterende infrastrukturforvalter have en central rolle i forbindelse med organiseringen af kombiterminalerne i Taulov og Høje Tåstrup, hvilket bedst findes varetaget i et selskab under Bane Danmark – Rapportens *model 2*, hvor terminalernes drift udliciteres til en uafhængig part, der indtager en neutral rolle i forhold til terminalernes kunder og brugere. Etablering af offentlig-privat samarbejdende terminalselskab – Rapportens *model 1* – ses som en spændende og perspektivrig konstruktion, men udmøntningen af de statslige og private investorers rolle bør afklares nærmere, bl.a. gennem vurdering af erfaringer fra andre lande.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) fremhæver, at kombiterminaler bør betragtes som samfundsnyttig infrastruktur på lige fod med skinnenet, vejanlæg m.v., hvilket gør terminalerne til et statsligt infrastrukturansvarliggende. Ejerskab, genopretning, vedligehold og udvikling placeres naturligt i Bane Danmark på lige fod med anden baneinfrastruktur. Selve terminaldriften bør outsources til privat operatør, der har dette som kerneforretningsområde. DKT mener herved at det kan sikres, at Bane Danmarks kompetencefokus på infrastrukturen ikke ødelægges. Samtidig sikres, at banegodsoperatører får lige vilkår for adgang til terminalerne. Bane Danmark-konstruktionen vil give det mest "rene snit" i forholdt til offentlige driftstil-

skud i det omfang, disse måtte vise sig nødvendige. OPP-konstruktioner kan være et potentielt alternativ. DKT er dog tvivlende overfor, om beslutningsgrundlaget på nuværende tidspunkt er tilstrækkelig robust. En Banedanmark-konstruktion i første fase udelukker ikke en OPP-konstruktion i en senere fase.

Foreningen af Danske Transportcentre (FDT) anbefaler at udnytte de muligheder for værditilvækst, der ligger i et nærmere samarbejde mellem kombiterminaler, transportcentre og havne. Det bør tilstræbes, at kombiterminalerne indgår i det samlede netværk i transportværdikæden - nationalt såvel som internationalt. Derfor anbefales en OPP-model, dvs. aktieselskab, som ejer terminalerne og bestyres af bred aktionærkreds af henholdsvis apporvindskydere (dvs. indskydere af aktiver), af transportvirksomheder med interesse i intermodale transportløsninger (f.eks. baneoperatører, vognmænd, skibsoperatører, havne og transportcentre), af transportkøbere med behov for intermodal transport og af øvrige interessenter. Ved aktionæroverenskomst fastlægges nærmere vilkår for betaling og forrentning af apporvindskud, ligesom konkurrenceneutralitet sikres gennem begrænsning af enkeltaktionærers/virksomheders indflydelse. Aktieselskabet udliciterer den daglige drift til en terminaloperatør på kommercielle vilkår. FDT deltager gerne i den konkrete videreudvikling og realisering af en OPP-model.

Høje Tåstrup Kommune foretrækker umiddelbart et offentlig-privat A/S – Rapportens *model 1*. Der savnes dog en uddybning og konkretisering af forslagene, således at en realisering efter beslutningen kan fremskyndes.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Ejerskab og neutralitet

Høringssvarene fremhæver generelt det problematiske i den nuværende organisering, både angående ejerforhold og neutralitetsproblemer.

Som de mest hensigtsmæssige løsninger peges på offentlig-privat aktieselskab (model 1) samt selskab under Banedanmark (model 2). I begge tilfælde ses det hensigtsmæssige i at udlicitere selve terminaldriften til et uafhængigt stevedoreselskab.

I lyset af, at følsomheden i kombitransportkæden overfor prisstigninger fremhæves af mange af de hørte, vurderes det vanskeligt på kortere sigt at etablere økonomiske selv bærende terminaler efter model 1. Den nærmere afklaring af model må afvente opstillingen af en mere præcis økonomisk gennemgang af terminalernes forretningsmuligheder.

ADP's, HTTC's og FDT's tilbud om at ville bidrage til det eventuelle videre arbejde med realisering af offentlig-private samarbejdsmodeller bemærkes.

Kombiterminalernes status i infrastrukturen

Synspunktet om, at staten bør have en aktiv rolle i forhold til kombiterminalerne, som fremhæves som tilhørende den offentlige infrastruktur, understreges i flere høringssvar.

Transport af gods via jernbane er ikke mulig uden eksistensen af godsbanegårde og godsterminaler. Uden disse knudepunkter vil den øvrige del af jernbaneinfrastrukturen ikke kunne anvendes til godstransport. Det kan på den baggrund være relevant at betragte kombiterminalerne som en nødvendig del af den offentlige jernbaneinfrastruktur, der må sikres for at opretholde kombitransportformen som en godstransportmulighed.

Imidlertid er jernbanegodsmarkedet i dag fuldt liberaliseret og fungerer principielt på markedsvilkår på linie med det øvrige godstransportmarked. Det er på den baggrund muligt at opfatte kombiterminalerne som et privat anliggende på linie med vilkårene i det øvrige godsmarked, hvor det offentlige ikke giver tilskud til terminal-

infrastruktur. En konsekvens kan i så fald blive, at arealerne vil overgå til andet formål og kombitransportformen ophører som godstransportmulighed i Danmark. En sådan endelig beslutning kan dog sikres opretholdt som en offentlig afgørelse f.eks. ved i overdragelsen til en privat ejer at aftale en tilbagefaldsklausul i tilfælde af, at kombiterminaldriften ophører.

Der gives således ikke noget entydigt svar på, under hvilke markedsmæssige vilkår kombiterminaler skal ejes og drives. I andre europæiske lande ses en række forskellige modeller indenfor kombigodsmarkedet.

Generelle politiske ytringer, proces m.m.

Flere hørings svar fremhæver det hastende i en løsning for kombiterminalerne samt det væsentlige i at sikre opretholdelse af transportformen.

Modtagne hørings svar

Railion finder anledning til at understrege, at Danmarks rolle i det internationale transportnetværk som port til det skandinaviske marked bør udnyttes, hvis man fra politisk side vil være spiller på transportmarkedet og dermed få del i den store stigning, der forudses i de kommende år. Danmark kan, ifølge Railion, som drejeskive blive en betydende spiller ved at tilbyde solide transportløsninger mellem det store skandinaviske marked i nord og det store tyske marked, der er forbindelsen til resten af kontinentet. Samtidig kan Danmark få mulighed for at være med til at præge transportmønstret og dermed belastningen på den danske infrastruktur både på vej og på bane. For Danmark kan dette helt konkret ske gennem en opbygning af optimalt indrettede terminaler.

DSB bemærker at situationen vedrørende vedligeholdelse og arealafgrænsning hurtigst muligt bør finde en løsning

Associated Danish Ports (ADP) understreger, at "såfremt det [kombitransportformen (TS)] ikke er politisk interessant ... så bør dette i stedet meldes ud, således at der ikke spildes unødigt kraft på at fastholde denne transportløsning".

ADP: Kombiterminalen i Taulov ses af ADP som en fødekæde for kombitrafik mellem våd havnen i Fredericia og den internationale godshåndtering, som Taulov er kendt for bl.a. via enhedslaster (containere og trailere) men også sammenkobling af uudnyttet ledigt banemateriel, der kombinerer sø- og banetransport via Fredericia til og fra resten af Europa. Kombiterminalen er ifølge ADP vital for havnens fortsatte udvikling mht. intermodale transport. Taulov udgør i dag funktionen tørhavn for Fredericia Havn A/S, der ligger naturligt og centralt for Europa, med knudepunktsforbindelse både hvad angår jernbane som biltransport. I kraft af den voksende trafik til og fra Baltikum forventer ADP, at der vil opstå et naturligt behov for at få distribueret gods videre via de fødekanaler, som Fredericia Havn skaber. Her spiller kombitrafikken en afgørende rolle.

Århus Havn er på ingen måde alternativ til kombiterminalerne i Taulov og Høje Tåstrup, men en samarbejdspartner som den nødvendige terminal i den ene ende. Århus Havn har sammen med staten investeret betydelige beløb i jernbaneskiner til den nye containerterminal og er overordnet interesseret i, at der eksisterer vilkår, der generelt muliggør togtransport med gods.

Høje Tåstrup Transportcenter (HTTC): Kombiterminalerne er som nævnt meget klemte i dag, og det medfører, at trafik bliver afvist pga. manglende kapacitet. Transportørerne og andre naturlige storkunder er derfor tvunget til at søge andre og dyrere løsninger, hvilket ikke alene medfører flere lastbiler på vejene, men som også samfundsmæssigt og miljømæssigt er en dårlig løsning. Det kan derfor ifølge HTTC ikke gå hurtigt nok med at få sat gang i en udbygning af terminalerne og give mulighed for at evt. andre operatører end Railion i praksis kan benytte dem. Der må findes et nyt alternativ i form af en ny driftsmodel/ny ejer, der kan ændre den nuværende situation.

Foreningen af Danske Transportcentre (FDT) mener det vigtigt at tilsikre fremtidsorienterede løsninger, hvor kombiterminalerne kan bruges af flere operatører på et reelt kommercielt, markedsbaseret grundlag.

FDT fremhæver af kombiterminalerne har en vigtig international funktion, som også afspejles i EU's transportpolitiske opbakning og finansielle støtte.

FDT understreger at en styrkelse af kombiterminalernes ejerskab, struktur og tilpasning til de stigende transportmængder, vil have en positiv indflydelse på transportafviklingen og dermed også på miljø, økonomi og beskæftigelse – herunder også på de tiltagende flaskehalsproblemer.

FDT mener at det haster meget med at få løst kombiterminalproblematikken. Kunderne er ved at blive drevet væk, fordi der ikke er andre alternativer, så længe terminalerne ikke er uafhængige. Er kunderne først væk og har lavet et nyt set-up, er de svære at få tilbage.

Dansk Transport og Logistik (DTL) kan vanskeligt se Danmark som transportnation uden gode godsbaneløsninger også på kombitrafikkerne. Der bør i og til og fra Danmark kunne tilbydes dansk erhvervsliv herunder vejgodstransporterhvervet intermodale baneløsninger. Det er for uambitiøst, hvis banegodstrafikken i Danmark udelukkende bliver i form af transittrafik – om end den også er vigtig.

DTL bemærker at hovedlinierne i analysen og konklusionerne er gode og præcise, idet det blandt andet konstateres, at der er fremtidsmuligheder for kombitrafik i Danmark, at de nuværende ejerforhold er uhensigtsmæssige, at terminalerne er nedslidte, at der er forskellige kapacitetsproblemer, og at udgifterne til husleje må gøres til genstand for nærmere overvejelser f.eks. ved en fjernelse af huslejen, da den er meget byrdefuld.

DTL beklager dog, at den mellem Transportministeriet, DSB og Railion ellers aftalte arealreduktion og huslejenedsættelse endnu ikke er gennemført, idet DTL frygter, at en eventuel afledt nedgang i eller helt opførf af den kombinerede trafik kan ende med at være en irreversibel proces.

DTL udtrykker beklagelse over, at der lægges op til en længere tidshorisont for at den erkendte helt nødvendige løsning for kombiterminalerne kan føres ud i livet.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) er bekymret over, at såvel person- som godstrafikken ad jernbane konstant mister markedsandele. Vi finder det af klar samfundsmæssig betydning at baneområdet indrettes således, at det som minimum kan absorbere en forholdsmæssig andel af trafikvæksten.

En af de væsentligste årsager til faldende markedsandele på kombiområdet skal ifølge DKT findes i manglende vedligehold og udvikling af den tilhørende infrastruktur, og ikke mindst uhensigtsmæssig og utidssvarende organisering af værdikæden. DTL bemærker i særdeleshed det uheldige i terminalernes ejermæssige placering hos DSB, et forhold der ikke blot har ledt til manglende vedligehold og udvikling, men som også indeholder en relation til DSB's offentlige servicevirksomhed på persontransportområdet. En væsentlig nøgle til revitalisering på området synes efter DTL mening, at være en overførsel af ejerforholdet til en mere relevant aktør.

HTS-A: En indsats – i tråd med tiltag i trafikaftalen 2007 om at geare vej- og bane-nettet til nuværende og fremtidige udfordringer – er nødvendig for at bringe kombiterminalerne op på et mere nutidigt niveau. Den videre proces og politiske stilling-tagen bør fremskyndes mest muligt.

Padborg Udviklingscenter understøtter et synspunkt om, at der hurtigst muligt etableres et fremadrettet beslutningsgrundlag for modernisering af de kombiterminaler, som er til rådighed for den intermodale trafik i Danmark. I forbindelse hermed inviterer Padborg til en dialog omkring mulige udviklingsperspektiver for en terminal i Padborg.

Fredericia Kommune mener at kombiterminalen i Taulov er utidssvarende – den forventede stigning i godstransporten taler for at terminalen moderniseres og kapaciteten øges. Lokaliseringen i Taulov er fortsat optimal.

Høje Tåstrup kommune mener at det har været hæmmende for udvikling af Høje Tåstrup Transportcenter, at der har manglet en klar statslig udmelding om strategier og mål for godstransporten i almindelighed og for transportcentrene i særdeleshed. Dette har blandt andet medført, at investeringerne til en renovering og kapacitetsudvidelse fra offentlig og privat side er udeblevet, ligesom en afklaring af ejerskabet med nye organisationsformer har været savnet.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Flere aktører fremhæver det hastende i en løsning for kombiterminalerne, og flere beklager at der er lagt op til en relativ lang beslutningshorisont.

Hertil må bemærkes, at varige løsninger for kombiterminalerne udover tilvejebringelsen af et tilstrækkelig grundigt beslutningsgrundlag kræver tid til gennemførelse af en række juridiske og statsfinansielle afklaringer. Desuden bør det nævnes, at udarbejdelsen af kombiterminalrapporten netop er et led i etableringen af et grundlag for opstilling af strategi og mål for godstransport- og terminalområdet.

Bilag

Beregningsforudsætninger økonomiske bæredygtighed

I nedenstående tabeller findes de oplysninger, som overslagsberegninger af kombitransportkædens økonomiske bæredygtighed er baseret på.

Infrastrukturomkostninger (2006-priser), hhv. vej og bane

	Danmark	Sverige	Tyskland
Terminaludgift (kr./løft, typisk)	220	190	160
Infrastrukturafgift tog (kr./togkm)	6,04 *)	2,23	17,14
Miljøtilskud tog(kr./tonkm)	-0,011	0	0
Infrastrukturafgift lastbil (kr./bilkm)	0 **)	0	0,89

*) gennemsnit ud fra infrastrukturafgift 1,87 kr./km samt kapacitetsafgift Kastrup-Kalvebod 316,80 kr/tog, Hvidovre Fjern-Høje Tåstrup 1056,00 kr./tog, Vøjens-Vamdrup 844,80 kr/tog. Herudover kommer broafgifter, Øresund ca. 4.400 kr./tog og Storebælt 5.373 kr./tog.

***) dog broafgift, Øresund 555 kr./lastbil og Storebælt 677 kr./lastbil. Alternativt færge Århus-Kalundborg ca. 1200 kr./trailer, færge Rødby-Puttgarten ca. 2000 kr/sættevognstog.

Driftsomkostninger, dels time- og dels km-omkostning for hhv. sættevognstog og banevogn

	Kr./time	Kr./km
Sættevognstog	230	4,50
Banevogn *)	60	5,10

*) fremført i godstog med 20 banevogne. Forudsat lokomotivomkostning 1200 kr/time samt 26,25 kr./km, hertil særskilt banevognsomkostning 3,80 kr/km.

Afstand

km	National			International			
	Høje Tåstrup-Taulov	Høje Tåstrup-Carlsberg	Høje Tåstrup-Århus	Taulov-Hamburg	Taulov-Norditalien	Taulov-Malmø	Høje Tåstrup-Duisburg
Kombiløsning	253	201	335	277	1462	317	880
heraf afstand tog	203	201	310	252	1412	267	830
heraf afstand lastbil	50	0	25	25	50	50	50
Ren billøsning	235	202	125	275	1435	260	680

Køretid

timer	National			International			
	Høje Tåstrup-Taulov	Høje Tåstrup-Carlsberg	Høje Tåstrup-Århus	Taulov-Hamburg	Taulov-Norditalien	Taulov-Malmø	Høje Tåstrup-Duisburg
Kombiløsning	3,7	2,6	4,6	5,0	30,0	4,5	12,0
heraf køretid tog	2,7	2,6	4,1	4,5	29,0	3,5	11,0
heraf køretid m.m. lastbil	1,0	0,0	0,5	0,5	1,0	1,0	1,0
Ren billøsning	4,1	3,4	3,1	5,2	32,5	4,2	11,7
heraf køretid	3,6	2,9	2,1	4,2	20,5	3,7	9,7
heraf hviletid m.m.	0,5	0,5	1,0	1,0	12,0	0,5	2,0

Version 23-03-2007 kl. 11:31

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

Kombiterminalernes fremtid

Trafikstyrelsen udsendte i oktober 2006 rapporten "Kombiterminalernes fremtid", som ved udsendelsen blev sendt i høring hos aktører og interessenter i transportbranchen mhp. at indhente branchens synspunkter på de forslåede løsninger. I dette høringsnotat er udarbejdet en redegørelse for de modtagne hørings svar og med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.