

Fra: Mads Mikkel Tørsleff [mailto:matoe02@student.sdu.dk]  
Sendt: 3. februar 2008 12:21  
Til: folketinget@folketinget.dk; trm@trm.dk  
Emne: Henvendelse til trafikudvalget og trafikministeren

Kære medlemmer af Folketingets Trafikudvalg, kære Carina Christensen.

Jeg kan forstå at ministeren i sidste uge var på besøg hos den danske lasbilbranche i Padborg. Ifølge DR-Syd (<http://www.dr.dk/Regioner/Syd/Nyheder/Aabenraa/2008/01/28/173222.htm>) var det på områder som fx. det at myndighederne kontrollerer overholdelse af love og regler, trængsel på vejene og manglen på rastepladser hvor brancen oplever problemer.

Så kan jeg forstå, at lastilbranchen også gav udtryk for, at man ikke vil kunne overføre meget gods til jernbane, da man ser en minimumsgrænse på mindst 500 km før dette er rentabelt. Her vedlægger jeg link til en artikel fra Sverige, som dokumenterer, at med den rette afgiftstruktur og adgang til infrastrukturen, så kan jernbanetransport betale sig med afstande helt ned til 10 svenske mil. Ifølge Wikipedia svarer det til 100 kilometer. Det vil altså sige, at i Sverige er skillelinjen for hvornår det er rentabelt at skifte til jernbanen fremfor lastbilen helt nede på 100 kilometer.

Se artiklen på nedenstående link.

<http://di.se/Nyheter/?page=/Avdelningar/Artikel.aspx%3FMobious%3DY%26ArticleID%3D2008%255C01%255C08%255C264228%26SectionID%3DEttan%26menusection%3DStartsidan%3BHuvudnyheter>

Det kunne herefter måske være interessant at se på hvilke konkrete forskelle på områder som fx. afgifter og adgang til infrastruktur der er imellem Danmark og Sverige, samt i hvilken grad lastbiltransport og jernbanetransporten i Danmark har lige vilkår for at drive forretning. Kunne ministeren måske oplyse os herom?

Jeg kan selv komme med et par eksempler til nærmere undersøgelse. For eksempel så mødes jernbaneoperatørerne af trængselsafgift på de skinneafsnit, som udgør flaskehalse. Et eksempel er den Sønderjyske Hovedbane, der jo som bekendt er enkeltsporet sine steder og strækningen Hvidovre fjern - Høje Tåstrup. Nedenstående oversigt er hentet fra BaneDanmarks hjemmeside:

Kapacitetsafgift for tog, der befinder sig på et vilkårligt punkt af en af følgende strækninger, eksklusiv de nævnte stationer, i tidsrummet fra 7.00 til og med 18.59, med mindre toget opholder sig utilsigtet på strækningen som følge af forsinkelser:

Københavns lufthavn Kastrup - Kalvebod:

- \* Passagertog: DKK 324,40 pr. tog (ekskl. moms)
- \* Godstog: DKK 324,40 pr. tog (ekskl. moms)

Hvidovre fjern - Høje Taastrup:

- \* Passagertog: DKK 540,07 pr. tog (ekskl. moms)
- \* Godstog: DKK 1.081,34 pr. tog (ekskl. moms)

Vojens - Vamdrup:

- \* Passagertog: DKK 865,08 pr. tog (ekskl. moms)
- \* Godstog: DKK 865,08 pr. tog (ekskl. moms)

Hertil kommer den normale afgift for at passere Storebælt og Øresund på hhv kr 5502,- og kr 2251,- pr. godstog.

Hvorfor har denne tankegang, altså at man opkræver trængselsafgift på strækninger med fuldt udnyttet kapacitet, kun vundet indpas på jernbaneområdet? Tænk om lastbilerne også skulle betale eksempelvis 400 kroner for at passere Vejle Fjord broen eller det storkøbenhavnske område i tidsrummet 07.00-18.59. Jernbaneoperatørerne betaler jo også "vægtafgift", endda pr. kørt kilometer (vistnok i modsætning til lastbilerne), så trængselsafgiften er en afgift oveni standardafgiften.

Jeg mener at tidligere (i 1990'erne) skulle jernbaneoperatørerne også betale en enkeltafgift for hver gang et godstog passerede fra en havnebane, godsbane eller anden sidebane og ind på hovedsporet. Om denne afgift stadig eksisterer ved jeg ikke, men der er jo også kun få reelle godsbaner tilbage.

Desuden er der i Danmark tradition for, at myndighederne (BaneDanmark) på egen hånd træffer afgørelse om, hvorvidt en godsbane skal holdes i drift eller ej. Tønder-Tinglev er eksemplet på en godsbane, som blev spærret med kort varsel lige for næsen af operatøren, der herefter gik konkurs, da materiellet ikke kunne tjene penge hjem. Banen var ellers blevet vedligeholdt indtil det sidste. Åbenrå-banen fik lagt nye skinner i begyndelsen af 1990'erne for at kunne håndtere tunge transporter, men alligevel spærrede man den i stedet for at bruge de par hundrede tusind kroner om året det kostede at vedligeholde den. Haderslev kommune har fundet ud af at man for en forholdsvis lille årlig pris kan genåbne Haderslevbanen til godstrafik og veterantrafik. Tænk hvis Vejdirektoratet begyndte at lukke veje i stedet for at vedligeholde dem, for derved at presse politikerne til enten at nedlægge vejen eller bevilge penge til reovering. Loven om bemyndigelse til at nedlægge visse side- og havnebaner, som blev vedtaget for efterhånden mange år siden, har virkelig vist sig at være selvopfyldende.

Med venlig hilsen

Mads Mikkel Tørsleff

Flat 8  
58 Gloucester Drive  
London N4 2LN  
United Kingdom