

Fra: Klaus G. Andersen | Fredericia Shipping A/S <klaus.g.andersen@fredericiashipping.dk>

Sendt: 24. juni 2024 13:02

Emne: Taulov Lommevogne Folketingets transportudvalg Fredericia/Taulov rundvisning

Til:

- Rasmus Prehn, fmd. (S)
- Thomas Jensen (S)
- Thomas Monberg (S)
- Birgitte Vind (S)
- Christoffer Aagaard Melson (V)
- Kenneth Fredslund (DD)

Kære medlem af Folketingets Transportudvalg,

Mange tak for jeres besøg i Fredericia/Taulov i torsdags, som jeg tillader mig at følge op på med nærværende skrivelse.

Jeg var specielt glad for muligheden for at præsentere vores terminal i Taulov (foto vedlagt), som nu efter den igangværende udvidelse på 50.000 m², i alt dækker 200.000 m², 3x600 m. banespor og 10.000 m² pakhushus med en samlet investering på over kr. 300 millioner.

Terminalen er etableret med 100% private midler, uden offentlig støtte overhovedet, med det primære formål at ekspedere og drive godsbanetrafik i tråd med de erklærede politiske mål i Danmark til gavn for trafikbelastning og grøn omstilling af godstrafikken.

En stor del af det potentielle banegodsmarked ligger i segmentet "trailere i jernbane-lommevogne". Mange trafikker er ubalancerede og nødvendiggør derfor, at en stor del trailere fragtes tomme den ene vej. Efter Storebæltulykken i 2019 indførte myndighederne i første omgang et 14 tons vægtskrav på al banetrafik på Storebælt. Det førte til at vi og DB Cargo i 2022, med stort tab, desværre måtte indstille trailerbanetrafikken til Katrineholm i Sverige med 3 rundture pr. uge.

14 tons kravet skyldes, så vidt jeg forstår, at myndighederne og baneoperatørerne er uenige om, hvorvidt der er et vindproblem på Storebæltbroen, og hvordan der evt. kompenseres herfor sikkerhedsmæssigt - teknisk og proceduremæssigt.

S.f.a. denne uenighed, valgte myndighederne så i starten af 2024 at udvide 14 tons kravet til at omfatte hele Danmark – også trafik, som ikke kører via Storebælt. Hermed er myndighederne godt og grundigt i gang med at dræbe al eksisterende trailerbanetrafik mellem Danmark og Kontinentet til stor skade for industriens konkurrenceevne, operatørernes forretning og ikke mindst terminalernes drift og investeringer. Aktiviteter og investeringer, som er etableret i tiltro til de politiske mål om mere godsbanetrafik og grøn omstilling.

Jeg vil gerne meget kraftigt opfordre til, at myndighederne og operatørerne fokuserer sikkerhedsdiskussionen efter Storebæltulykken på vindforhold, teknik og procedurer på Storebælt, og ikke tager al trailerbanetrafik som gidsel i denne proces med et generelt 14 tons vægtskrav.

Trailerbanetrafik igennem Jylland er helt sammenligneligt med kørsel i resten af Europa, og underlagt alle eksisterende og omfattende europæiske sikkerhedsmæssige standarder. Det er naturligvis helt

uacceptabelt, hvis hver EU nation (som Danmark p.t. har gjort med 14 tons vægtrakret) i større skala indfører individuelle standarder for banegodskørsel.

Jeg håber meget på jeres engagement i denne sag.

p.s. Jeg nævnte også et andet problem – miljømyndighedernes nye kutyme med at medregne skibsstøj ved miljøgodkendelse af havneoperationer. Dette er en voldsom og kapacitetsbegrænsende ny kutyme. Vi har som operatør ingen mulighed for at diktere eller kontrollere de skibe som anløber havneterminalerne og dermed heller ikke skibenes skibsstøj.

Best regards,

Klaus G. Andersen

Klaus.g.andersen@fredericiashipping.dk

+45 76 20 20 02 direct

+45 40 14 22 25 mobile



FREDERICIA SHIPPING A/S

+45 76 20 20 20 office switchboard

+45 76 20 20 99 office AOH
