



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. august 2024

2024-3146

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juli 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 395:

Vil ministeren kommentere materialet fra Aabenraa Havn og Padborg Transportcenter, herunder den del om rammevilkår for kombiterminaler og efterspørgslen på længere kontrakter med Banedanmark, og muligheden for at udvide forsøgsstrækningen for dobbeltrailere, jf. TRU alm. del – bilag 285?

Svar:

Jeg har med interesse læst præsentationerne fra Aabenraa Havn og Padborg Transportcenter inkl. beskrivelsen af kombiterminalen i Padborg.

Vedrørende præsentationen fra Aabenraa Havn

Aabenraa Havn er en vigtig havn for Syddanmark og har været kendetegnet af traditionel havnedrift, hvor det primære fokus har været gods over kaj. Havnen er særlig specialiseret i håndtering af bulk som f.eks. skærver, grus, biomasse, kalk og pulp samt projekt-gods som havvindmølevinger og andre komponenter til vindmølleindustrien og offshore sektoren.

Den tidligere Ensted Bulk Terminal, nu Aabenraa Havn Ensted, har i mange årtier håndteret langt størstedelen af det kul, som er blevet brugt på Enstedværket. Aabenraa Havn Ensted har 480 meter kaj og er sammen med Stignæs Havn ved Storebælt den dybeste havn i Østersøen med en vanddybde på 18 meter. Vanddybden gør det muligt at modtage store kulkibe.

På den baggrund noterer jeg mig, at det er positivt, at Aabenraa Havn har en langsigtet strategi, der skal sikre, at Aabenraa Havn opretholdes og udvikles som et centralt knudepunkt for gods i Sønderjylland, hvorved den store vanddybde også på langt sigt kan være til gavn for søfarten. Jeg noterer mig desuden, at strategien



både tager højde for klimaforandringerne i form af højt vandssikring, samt tager hensyn til havnevirksomhedernes rammevilkår eksempelvis i forhold til længden af lejekontrakter.

Vedrørende præsentationen fra Transportcenter Padborg

Transportcenteret i Padborg er et af de vigtigste logistikcentre i Danmark og har en historik, der går tilbage fra før åbningen af EU's indre marked, hvor toldbehandling var en vigtig del i forhold til eksport og import.

Præsentationen fra Padborg Transportcenter illustrerer forventninger om vækst, og at der arealmæssigt er et udviklingspotentiale for terminalen herunder for etablering af et "Power-to-X"-anlæg.

Præsentationen nævner også den statsejede kombiterminal i Padborg. Staten har medfinansieret en udbygning af kombiterminalen for ca. 10 år siden. Hertil kommer, at der i den politiske aftale "Infrastrukturplan 2035" er reserveret 760 mio. kr. til etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.

Jeg noterer mig, at Transportcenter Padborg præsenterer nogle langsigtede visioner for udviklingen af området, herunder vedrørende længere og bedre kontrakter med Banedanmark, samt bedre sammenhæng på tværs af landegrænsen for både bane- og lastbiltrafikken.

Visionen om at gøre Padborg og Flensburger Weiche til en grænseoverskridende station med mulighed for at køre på dansk licens rummer interessante perspektiver, men forudsætter nærmere undersøgelser af anlægs- og samfundsøkonomi samt ikke mindst dialog med tyske myndigheder.

Rammevilkår for kombiterminaler og efterspørgsel efter længerevarende kontrakter med Banedanmark

I forhold til rammevilkår for kombiterminaler og efterspørgslen på længerevarende kontrakter med Banedanmark har jeg indhentet bidrag fra Banedanmark, som jeg kan henholde mig til. Det skal bemærkes at Banedanmarks svarbidrag alene omhandler Padborg Transportcenter, da Aabenraa Havn og den tilhørende infrastruktur ikke er en del Banedanmarks jernbanenet.

Vedr. rammevilkår for kombiterminaler:



Banedanmark oplyser, at der til transittog forefindes fire opstillingsspor af varierende længde mellem 600 og 900 meter og yderligere to kortere spor uden kørestrøm. Til kombiterminalen er der i dag to opstillingsspor på hhv. 600 meter og 750 meter.

Banedanmark gennemfører baneprojekter vedtaget af forligskredsen bag Infrastrukturplanen 2035 eller lignende aftaler. Således har der ved tidligere udvidelser af kombiterminaler i f.eks. Høje Taastrup og Taulov været afsat særskilte bevillinger til projekterne.

Vedr. efterspørgslen på længere kontrakter med Banedanmark:

Når Banedanmark indgår kontrakt med en terminaloperatør, sker det på en koncessionskontrakt, hvilket indebærer, at den skal være tidsbegrænset. Hvis tidsbegrænsningen er længere end fem år, må varigheden ikke overstige den tid, som anslås at være nødvendig for, at koncessionshaveren kan indtjene de foretagne investeringer.

Når varigheden for en koncessionskontrakt fastlægges, sker det på baggrund af en konkret vurdering i Banedanmark af investeringsomfanget og indtjeningspotentialer.

Muligheden for at udvide forsøgsstrækningen for dobbeltrailere

I forhold til at udvide forsøgsstrækningen for dobbeltrailere er jeg meget positivt indstillet overfor at udvide ordningen til flere motorvejsstrækninger herunder også til Sønderjylland. Jeg har netop lanceret en virksomhedsordning, som skal bidrage til at muliggøre en hurtigere udbygning af dobbeltrailervejnettet og høste flere potentialer ved effektiv godskørsel. Med den nye ordning kan transportvirksomheder via selvfinansiering få adgang til dobbeltrailervejnettet. Virksomhedsordningen åbner for ansøgninger den 1. november 2024, og Vejdirektoratet vil i løbet af efteråret 2024 udarbejde vejledninger til ansøgere og kommuner, der ønsker at blive tilkøbt dobbeltrailervejnettet.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen