



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 4. februar 2015
J. nr. 2015-238

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. januar 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Baastrup (SF).

Spørgsmål nr. 269:

Til Den Danske Banekonference 2013 (den 21. maj 2013) holdt Ole Kien, projektdirektør ved Rambøll, et oplæg om status for den danske godstrafik. Heri redegjorde Ole Kien for, at mindst syv ud af de nævnte initiativer fra den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 er opgivet. Ministeren bedes redegøre for, hvorfor hvert af disse initiativer er opgivet, og om ministeren fremadrettet vil overveje at gennemføre initiativerne? Oplægget kan findes under konferencens hjemmeside her:

http://www.banekonference.dk/sites/default/files/slides/8/13_3_2_Banebrachen%2021-05-2013%20Godsopl%C3%A6g%20Ole%20Kien.pdf

Svar:

Af oplægget fremgår det, at følgende syv initiativer fra den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 er opgivet:

- Ny kombiterminal ved Køge
- Opgradering af baneinfrastruktur ved Fredericia Havn
- Renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Ålborg Havn
- Anlæg af banespor og tilslutning ved Nyborg Havn
- Genåbning af banestrækningen Tønder-Tinglev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Vojens-Haderslev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Rødekro-Aabenraa for godstrafik

Med førnævnte aftale blev der afsat 5 mio. kr. til en screening af havneforbindelser og restbaner. Screeningen havde til formål at afdække omkostninger og det forventede potentiale af ovenstående jernbaneprojekter samt projektet om godsterminal og spor syd om havnen ved Esbjerg Havn. En ny kombiterminal ved Køge indgik ikke i denne screening.

Screeningen er oversendt til Transportudvalget den 5. oktober 2009.



I forbindelse med forhandlingerne om Togfonden DK er der til forligskredsen den 20. november 2013 fremsendt et notat dateret 19. november 2013, som redegør for screeningen af havnebanerne.

Nedenfor gennemgås de forskellige projekter.

Vedrørende ny kombiterminal ved Køge:

Af aftale om "Bedre mobilitet" af 26. november 2010 fremgår det, at der blev reserveret 10 mio. kr. til at kortlægge behovet for en ny kombiterminal ved Køge med udgangspunkt i en markedsanalyse. Der blev afsat 2 mio. kr. til at gennemføre markedsanalysen, som viste, at der ikke er potentiale for en ny kombiterminal ved Køge.

Parterne er enige om at tilføre de resterende 8 mio. kr. til Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning."

Opgradering af baneinfrastruktur ved Fredericia Havn:

Screeningen af havneforbindelser og restbaner fra 2009 konkluderede om potentialet for at opgradere baneinfrastrukturen ved Fredericia Havn bl.a., at:

"Det er langt fra rentabelt at etablere en direkte sydlig forbindelse til Fredericia Havn, da kun få godstog vil få begrænset glæde af forbindelsen. Konklusionen gælder uanset, om man medregner gevinster og omkostninger for alle lande eller Danmark alene."

Der blev herefter ikke arbejdet videre med projektet.

Renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Aalborg Havn:

Af Screening af havneforbindelser og restbaner fremgår bl.a. vedr. renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Aalborg Havn, at:

"Det er langt fra samfundsøkonomisk rentabelt at etablere et direkte tilslutningsspor til Østhavnen, da analyser viser, at kun få godstog vil få glæde af den direkte tilslutning. Konklusionen gælder uanset, om man medregner gevinster og omkostninger for alle lande eller Danmark alene."

Der blev herefter ikke arbejdet videre med projektet.

Anlæg af banespor og tilslutning ved Nyborg Havn:

Med aftale om En moderne jernbane af 22. oktober 2009 blev der reserveret 15 mio.kr. til projektet i Nyborg. Projektet var dog fra starten vurderet at være risikobehæftet, eftersom der kun var én potentiel operatør af en godsbane til havnen.



Efterfølgende undersøgelser, gennemført af Banedanmark, bekræftede, at markedsgrundlaget for en ny forbindelse til Nyborg havn var yderst usikkert. Det blev derfor vurderet, at det ikke var muligt at gennemføre det oprindeligt skitserede projekt.

Med aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 blev forligskredsen enig om droppe projektet og tilbageføre de reserverede midler til Infrastrukturfon- den.

Vedrørende genåbning af banestrækningen Tønder-Tinglev for godstrafik:

Screeningen af havneforbindelser og restbaner fra 2009 konkluderede om potentialet for at genåbne banestrækningen Tønder-Tinglev bl.a. at:

”Banen er i særdeles dårlig stand. Det er estimeret, at en genåbning af banen vil koste kr. 225 mio. Markedsanalysen viser et moderat behov for godstransport på bane på nuværende tidspunkt.

Det er langt fra samfundsøkonomisk rentabelt at genåbne banestrækningen Tønder-Tinglev for godstransport. Over en 50-årig tidshorisont udgør de samlede gevinster 50-150 mio. kroner, mens de samlede omkostninger beløber sig til 540-600 mio. kroner – alle beløb opgjort i nutidsværdi¹.”

Der blev herefter ikke arbejdet videre med projektet.

Vedrørende genåbning af banestrækningen Vojens-Haderslev for godstrafik:

Screeningen af havneforbindelser og restbaner fra 2009 konkluderede om potentialet for at genåbne banestrækningen Vojens-Haderslev bl.a. at:

”Den eksisterende bane er i rimelig stand. Det er estimeret, at en genåbning af banen vil koste ca. kr. 60 mio². Markedsanalysen har dog ikke identificeret noget relevant godspotentiale, og der er derfor ikke foretaget en samfundsøkonomisk vurdering.”

Der blev herefter ikke arbejdet videre med projektet.

Vedrørende genåbning af banestrækningen Rødekro-Aabenraa for godstrafik:

Screeningen af havneforbindelser og restbaner fra 2009 konkluderede om potentialet for at genåbne banestrækningen Rødekro-Aabenraa bl.a. at:

¹ Nutidsværdi svarer her til 2009-priser.

² 2009-priser



”Den eksisterende bane er i rimelig stand. Det er estimeret, at en genåbning af banen vil koste ca. kr. 45 mio³. Markedsanalysen har dog ikke identificeret noget relevant godspotentiale, og der er derfor ikke foretaget en samfundsøkonomisk vurdering.”

Side 4/4

Der blev herefter ikke arbejdet videre med projektet.

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af TRU alm. del spm. 268.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke

³ 2009-priser