



Beslutningsforslag nr. B 50

Folketinget 2012-13

Fremsat den 17. januar 2013 af Henning Hyllested (EL), Per Clausen (EL), Stine Brix (EL), Christian Juhl (EL) og Lars Dohn (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om

etablering af jernbanespor, omladefaciliteter m.v. på Hirtshals Havn samt udbygning af jernbaneinfrastrukturen i baglandet

Folketinget pålægger regeringen at igangsætte anlæg af jernbaneterminal og jernbanespor til betjening af godstog på Hirtshals Havn med henblik på omladning af løstrailere, containere m.v. fra norgesfærgerne til skinnetransport. Samtidig opfordres regeringen til at undersøge mulighederne for at udbygge banen Hirtshals-Aalborg med det nødvendige antal krydsspor for at sikre, at der ikke opstår flaskehalse for banegodstrafikken til/fra Hirtshals Havn.

Udbygningen sker efter følgende retningslinjer:

- Der anlægges et ca. 730 m langt spor til betjening af tog for transport af løstrailere, containere og veksellad til/fra Hirtshals Havn.
- Der anlægges omløbs- og henstillingsspor og andre tilhørende faciliteter efter behov.
- Der anlægges eventuelt krydsspor på banestrækningen Hirtshals-Aalborg på lokaliteter, der samtidig kan fungere som togstop for ny- eller genåbnede stationer, f.eks. Voerbjerg, Sulsted m.v.

Bemærkninger til forslaget

Transportsektoren tegner sig for over en fjerdedel af al CO₂-udledning i EU, heraf udgør vejtransporten 70 pct., jernbanen ca. 2 pct., fly 12 pct. og skibe ca. 15 pct. (Kilde: TERM-rapporter fra Det Europæiske Miljøagentur, 2011).

Miljømæssigt set er forsendelse af gods med lastbil den dårligst tænkelige løsning. Skibe udleder i snit 4 g CO₂ pr. ton gods/km, toget udleder 23 g, mens lastbiler topper med 120 g pr. kilometer (beror dog på drivmiddel, EURO-norm m.v.). (Kilde: Havnepolitisk redegørelse, Danske Havne, 2008).

Selv om der er i de senere år er sket en forbedring af den enkelte lastbils miljøpræstationer, spises denne dog op, når det gælder CO₂-udslip, partikelforurening m.v., og det skyldes, at der dels er kommet betydelig flere køretøjer, og at de dels bruges langt mere ukritisk end tidligere.

Det er derfor oplagt, at miljøhensyn fremover skal indgå med større vægt, når godstransporten til/fra udlandet planlægges. Det gælder også her, hvor det drejer sig om gods til/fra Norge og til/fra Central- og Sydeuropa.

I dag sendes næsten alt gods fra Norge/Sverige via Skagerrak og Kattegat med færge/lastbil.

Jernbanegodset er næsten ikke til at få øje på. Potentialet for at sende godset med tog er til stede, men dette fordrer, at der er brugbare omladefaciliteter i de nordjyske havne, hvilket ikke er tilfældet.

Der genereres ikke tilstrækkeligt med gods i den nordjyske region til, at det kan bære sin egen togtransport. Godstransporten på bane er derfor afhængig af det gods, som kommer via havnene. Denne godsmængde er i hastig vækst.

I 1997 overførtes 60.000 lastbiler mellem norske havne og Hirtshals. I 2010 var tallet mere end fordoblet. Også antallet af løstrailere er vokset og udgør i dag ca. 40 pct. af alt overført gods. (Kilde: Det havnebaserede transportcenter i fremtidens transport- og logistiknetværk, Bøgetorp, 2008 side 38).

På baggrund heraf iværksatte det norske Color Line i 2008 og 2009 et omfattende investeringsprogram, der tredoblede kapaciteten over Skagerrak og omfattede to nye hurtigfærger på ruten Hirtshals-Kristiansand, samt en tilsvarende udbygning af passagerfaciliteterne i færgenhavnene.

Der findes faciliteter i Kristiansand for jernbanegods, og her har havneadministrationen ofte givet udtryk for en forhåbning om, at der blev etableret lignende faciliteter i Hirtshals.

Problemet opstår i Hirtshals Havn, hvor løstrailere og containere som følge af manglende kombifaciliteter ikke kan omlades til bane. De spor, der findes i Hirtshals, er rustne og tilsandede og kan ikke bruges takket være årtiers manglende vedligeholdelse.

Der er derfor ikke andre muligheder end at transportere det gods, der skal sydpå, med lastbil, hvilket er fleksibelt for afsender og modtager, men en belastning for miljøet, klimaet og ressourcerne og en betydelig bidragyder til trængslen på vejene.

Da jernbanegodset ventes at få voksende betydning i et Europa, der er præget af stigende pres på vejene, må de nordjyske havne følgelig udbygges og moderniseres, så de kan medvirke til at klare så vel de aktuelle som de fremtidige udfordringer.

Den fremtidige vækst i godstrafikken

Frem til 2025 forventes stigninger i containergodset på ca. 12 pct. Målt i vægt ventes en fordobling i samme tidsrum. (Kilde: Danmarks Statistik årstal 2007).

Med den vækst, der knytter sig til lastbiltrafikken, vil der – såfremt der ikke gribes ind – ske en markant forøgelse af vejtrafikkens miljøbelastninger, og køerne vil blive stedse længere. Dermed vokser også kravet om flere motorveje og brede motorveje – skruen uden ende.

De lastbiler, der klumper sig sammen i Trekantområdet, kommer bl.a. fra Norge. Så jo mere færgegods, der i Hirtshals omlades til bane, desto færre bilkøer vil der være sydpå.

For etableringen af en omladeterminale i Hirtshals taler yderligere det faktum, at over halvdelen af det gods, der ankommer til havnen, skal syd for den dansk-tyske grænse. Kun ca. 10 pct. forbliver i regionen, resten af godset har destination syd for Limfjorden.

Med indførelsen af lastbilafgifter i først Centraleuropa og nu også i Danmark gøres omsider et seriøst forsøg på at reducere antallet af lastbiler. Effekten af afgifterne samt skærpede køre-hvile-tids-bestemmelser har allerede vist sig ved en stigning i mængden af det gods, der sendes med bane og skib. Hertil kommer, at stigende benzin- og oliepriser vil være en fordel for skibs- og togtrafikken.

Europa-Kommissionen barsler endvidere med forslag om, at lastbiltransport ikke må overstige ca. 350 km. Transport derudover skal ske med enten tog eller skib. Også dette understøtter en omladeterminale i Hirtshals Havn.

I takt med at lastbiltrafikken støder mod vejenes kapacitetsgrænser flytter godset hen, hvor der er ledig kapacitet: skib og jernbane, om end den sidste også har sine flaskehalser, så vel på danske strækninger som i det nære udland, f.eks. i Nord- og Vesttyskland.

Det er ikke realistisk at tro, at alt gods kan flyttes fra vej til bane, men etableringen af en omladeterminale i Hirtshals vil være et skridt i den rigtige retning.

To scenarier for godstransport Hirtshals-Taulov/Duisburg

Strækning og transportmid- del	Km	Energiforbrug MJ/t-km	CO ₂ -udslip g/t-km	NO _x -udslip g/t-km	Bemærkninger
Transport af 40 sættevogne Hirtshals Havn-Taulov					
Lastbil	269	1,2	85,9	0,7	Tog reducerer CO ₂ -ud- slippet med 6 t
Tog	883	0,2	31,9	0,1	
Transport af 40 sættevogne Hirtshals Havn-Duisburg					
Lastbil	324	1,2	85,9	0,7	Tog reducerer CO ₂ -ud- slippet med 21 t
Tog	979	0,5	32,8	0	

Kilde: Hirtshals Havn, 2007. Der er anvendt EURO-norm III. Værdierne for lastbiltransport i 2012 er lavere end ovenfor angivet. I takt med at banenettet elektrificeres, forbedres også togtrafikkens miljøpræstationer.

EU-krav førte i 1997 til en liberalisering af jernbanesektoren. Det fik fatale følger for de kortere indenlandske godsru-ter, der, uagtet at de løste en vigtig opgave, ikke blev anset for at være lukrative nok til at kunne klare EU's rigoristiske krav. Oveni kom skiftende regerings beslutninger om at nedlægge de fleste omladeterminaler, læssepladser og virksomhedsspor.

Virksomheder, der havde lokaliseret sig ved en banestrækning, fordi de skulle bruge godstog til forsendelse/modtagelse af leverancer eller færdigprodukter, blev mødt med store takststigninger, og det i en sådan grad, at forsendelse med jernbane ikke længere var rentabel.

På det liberaliserede marked for banegods indskrænkede staten sine aktiviteter til to terminaler – og håbede så på, at »markedet« klarede resten. Men det gjorde – og gør – »markedet« ikke. »Markedet« etablerede ingen nye terminaler, »markedet« anlagde intet overhalingsspor ved Tommerup, og »markedet« tog ingen initiativer til at forbedre forholdene for banegodset. »Markedet« nøjedes med at høste fortjenesten ved den del af jernbanegodstransporten, der gav overskud.

I den sidste halve snes år er en udbygning af den infrastruktur, der betjener banegodset, blevet anbefalet fra flere sider. Det gælder bl.a. følgende:

Miljøministeriet peger i to landsplanredegørelser fra 2003 og 2006 på, at udviklingen af godsknudepunkterne understøttes af udviklingen af intermodale transport (bane/skib/lastbil), og kan dermed bidrage til at reducere udledningen af transportsektorens klimaskadelige stoffer.

- Danske Havne og en række aktører inden for transportbranchen har udtrykt ønske om en bedre banebetjening af havnene – ikke mindst af hensyn til øget intermodalitet.
- Det tidligere Nordjyllands Amt satte – sammen med norsk og svensk erhvervsliv og myndigheder – en udvikling af korridoren ned gennem Jylland på dagsordenen. Der tages udgangspunkt i, de forudsætter, at infrastrukturen kan tilbyde hurtige og fleksible forbindelser til de europæiske centre, hvilket ikke er tilfældet i dag.
- De berørte kommuner presser på, for at staten skal udbygge havnefaciliteterne og banenettet. Efter at Nordjyllands Amt er blevet nedlagt, er det kun kommunerne og

staten, der kan påtage sig disse investeringer, og som bekendt har kommunerne få eller ingen midler til den slags. Staten må derfor leve op til sit ansvar og sørge for, at jernbaneinfrastrukturen kan bidrage til at fremme bæredygtige transportformer.

- Infrastrukturkommissionen pegede på havnene som et af de seks vigtigste indsatsområder for investeringer i infrastrukturen. Det blev begrundet med havnenes store betydning for forsyningsikkerhed og eksportmuligheder og dermed for muligheden for at drage nytte af globaliseringen.

Med inspiration fra Holland peger kommissionen på, at såfremt infrastrukturen udbygges som et netværk, kan forskellige korridorer og transportformer aflaste og supplere hinanden.

- Endelig skrev Havnelovsudvalget i betænkningen fra maj 2011, at havnenes funktion og effektivitet som knudepunkter og erhvervsområder ikke alene afgøres af, at der investeres i infrastrukturen, men også af en velfungerende baglandsinfrastruktur.

Der har her i landet i mange år ikke været nogen vilje til at lære af nabolandenes gode eksempler, f.eks. fra svenske havne, hvor der i det sidste årti er sket en solid vækst i gods, der omlades fra skib til bane. I Helsingborg steg kombitrafikken med f.eks. 24 pct. på 3 år, efter at svensk COOP begyndte at sende containere herfra til Nordsverige. Det reducerede antallet af lastbiler med 120 pr. dag, mens CO₂-udslippet faldt med ca. 8.000 t pr. år.

Der var dog ét sted, hvor de gode råd og anbefalinger ikke trængte ind: Folketinget. Her dækkede man sig bag EU's opfattelse af, at godstransport på skinner skulle drives forretningsmæssigt. Kunne den ikke det, måtte den nedlægges.

Det er korrekt, at jernbanegodstrafikken har sine styrker i bestemte korridorer og på længere distancer, og nok er afstandene korte her til lands, men den næsten totale opgivelse af al indenlandsk godstransport på skinner har været en dyr pris at betale for EU's liberalisering.

Frem til 2009 gav danske regeringer udtryk for, at investeringer i godsterminaler ikke var en statslig opgave, og at der ikke var behov for at anlægge nye havnebaner og -spor.

Dette hindrede dog ikke de samme regeringer i at udsende en lind strøm af hensigtserklæringer om, at man da gerne

ville støtte jernbanegodstrafikken. Eksempelvis blev der med trafikaftalen fra 2006 afsat 4,7 mio. kr. til jernbanerne. Viljen til at lade penge følge ord, var det dog så som så med.

Først med trafikaftalen af 29. januar 2009 blev der omsider taget initiativer, der pegede i en anden retning. I aftalen hedder det, at navnlig på de lange distancer er godstransport på banenettet en vigtig og miljøvenlig transportmulighed for virksomhederne. Parterne ønsker at styrke banegodstrafikkens konkurrencedygtighed, så den i højere grad bliver et attraktivt alternativ for erhvervslivet. De samlede investeringer i forbedring og udbygning af jernbanen vil tillige styrke mulighederne for godstransporten, men der er derudover behov for en særlig indsats i forhold til jernbanegods, herunder bedre forbindelse til havnene.

I aftalen blev der lagt 200 mio. kr. i en pulje, der skulle gavne godstogstrafikken. Midlerne blev givet til terminalerne i Høje Taastrup og Taulov (68 mio. kr.). Endvidere blev der afsat penge til havnene i Fredericia, Esbjerg (100 mio. kr.) og Aalborg. Nyborg skulle også have været med, men det blev året efter opgivet. Endelig blev der afsat 10 mio. kr. til en terminal i Hirtshals.

Her forudsatte parterne en medfinansiering af projektet i Hirtshals, hvor havnen har oplyst, at man fortsat arbejder på at tilvejebringe denne, jf. TRU alm. del – svar på spørgsmål nr. S 925 af 2. august 2012.

EL er af den opfattelse, at det bevilgede beløb ikke er tilstrækkeligt til en samlet udbygning af de nødvendige terminalfaciliteter i Hirtshals Havn. Det er det, nærværende beslutningsforslag søger at råde bod på, ved at staten tilvejebringer den samlede finansiering. Ganske som det skete, da der tidligere blev givet EU-støtte til de forbindelsesveje, der fører til Aarhus Havn, herunder også til APM-terminalen.

Forslagsstillerne gør opmærksom på, at staten har bekræftet udbygningen af rute E 39 som motorvej til/fra Hirtshals, og set i det lys, er det kun rimeligt, at staten påtager sig den samlede investering ved anlæg af en omladeterminale i Hirtshals.

Forslagsstillerne finder støtte i transportministerens notat til Transportudvalget af 21. september 2012 (TRU alm. del bilag 449) om retningslinjer for TEN-T under revision (KOM/2011/650). Her hedder det bl.a.: »Regeringen finder ..., at hele den jyske korridor bør prioriteres, inkl. vej- og jernbanestrækningerne fra Aarhus til hhv. Frederikshavn og Hirtshals. Den jyske korridor udgør en vigtig del af vores transportinfrastruktur, både mht. gods- og passagertransporten, og den er også af europæisk betydning via færgeforbindelserne fra Frederikshavn til Sverige og fra Hirtshals til flere norske byer, deriblandt Oslo. Jeg vil derfor rette henvendelse til formanden for Europa-Parlamentets transportudvalg, Brian Simpson, og til transportkommissær Siim Kallas, med henblik på at disse strækninger bliver en del af det kommende TEN-T-hovednet«. At transportkommissær Kallas med brev af 20. november 2012 nu har tilkendegivet, at strækningen Aarhus-Hirtshals kan inkluderes i TEN-T-hovednettet, øger blot behovet for, at der fra dansk side vi-

ses vilje og initiativ i forhold til at vise, at denne strækning er vigtig for dansk godstransport.

Omladeterminale

Hirtshals Havn har med tiden udviklet sig til et vigtigt led i trafikkorridoren mellem Norge og Nordatlanten på den ene side og Central- og Sydeuropa på den anden. En udvikling, der er blevet fremmet af de investeringer, som havnen og dens brugere har gjort.

Med afsæt i de geografiske muligheder satses der på yderligere at udvikle havnen med fokus på shortsea-shipping og vej- og banetransport, hvor den nuværende mangelfulde banefrastruktur dog sætter grænser for havnens fortsatte udvikling. Kombinationen af gods og passagerer er vigtig, idet ingen af dem kan bære sig selv alene, men det kan de sammen.

Hirtshals Havn har udarbejdet planer om anlæg af et ca. 730 m langt spor, svarende til 16 togvogne eller 38 trailere. Hertil kommer en reserve, således at der kan være plads til 43 trailere. Derom er der gjort udførligt rede i Rambølls rapport »Hirtshals Havn – Godsterminal« fra januar 2012.

Der skal etableres adgangsveje, opstillingsarealer til løst-railere og plads til at kunne af- og pålæse trailere til/fra jernbanevogne samt anskaffes en portalkran. Der er sket arealreservationer i området bag havnen, ved Lilleheden Station, til henstilleplads, omløbsspor m.v. Terminalområdet er beliggende inden for kystnærhedszonen, men er defineret som kystzone B. Umiddelbart skal der ikke søges om dispensation, men dette skal afklares med kommunen. Et fredskov og område er beliggende på begge sider af banen, hvilket kræver dispensation. Arealets sydlige område er kategoriseret som § 3-hedeområde, hvor der skal søges dispensation, såfremt projektet rækker indover her. I områdets nordlige del findes et beskyttet åløb, også dette forhold skal afklares med kommunen. Endelig er der en økologisk forbindelse på området. Der er ingen lokalplan for området, men det er dækket af »Teknisk anlæg, godsbaneterræn«. Tidsplanen for projektet skønnes at være knap 1 år og omfatter foruden forundersøgelser tillige detailprojektering, tilbudsperiode og anlæg.

I planlægningen indgår som udgangspunkt alene overflytning af færgegods fra vej til bane i form af løstrailere og containere. Hertil kommer, at større lokale virksomheder (fiskeri, skibsdrustning, træindustri m.v.) på og omkring havnen har tilkendegivet, at de eventuelt er interesseret i at benytte terminalen, såfremt der også bliver tale om transport af containere. Da der (endnu) ikke er større transporttunge produktionsindustrier i Hirtshals, vil dette potentiale være begrænset, om end tilstedeværelsen af terminalen med tiden erfaringsmæssigt vil kunne tiltrække nye interesserede.

Økonomisk overslag

Ifølge rapporten fra Rambøll sættes udgifterne til anlæg af en omladeterminale til 31,6 mio. kr. ekskl. moms. I beløbet indgår arealerhvervelse, anlæg af tilkørselsveje og spor, tekniske installationer, administrations- og mandskabsbygning-

ger, løn m.v. Andre mindre udgifter f.eks. til opmåling må påregnes.

Der er ikke søgt om EU-midler. Næste ansøgningsfrist for projekter under Motorways of the Sea-programmet er vinteren 2013. For at et projekt er tilskudsberettiget, skal der indgå to EU-havne, hvilket ikke er tilfældet her, da der fra Hirtshals Havn ikke er destinationer i andre EU-lande. En mulighed består dog i at søge fra en mindre pulje til projekter, hvor kun én EU-havn indgår. Her er tilskudsandelen på 10 procent. Mulighederne for at søge tilskud vurderes for indeværende.

Havnen er ikke bekendt med, om Hjørring Kommune på nuværende tidspunkt har budgetteret med investeringer i terminalen. Tilsvarende har Hirtshals Havn ikke afsat midler til projektet i 2013.

Baglandsinfrastrukturen

Hirtshals-Aalborg-banen er enkeltsporet med fire krydsspor, og to af dem kan volde problemer. I Tornby er krydssporet på 230 m, hvilket ikke er tilstrækkeligt for et tog i fuld længde på ca. 600 m. En forlængelse af krydssporet i Tornby kan derfor være nødvendigt, afhængigt af forholdene på den næste station, Hjørring.

Her er der ligeledes begrænsning i toglængden, der ikke må overstige 725 m. Udnyttes denne, vil der ikke være plads til andre tog på stationen imens. De for korte spor i Tornby og Hjørring fordrer en undersøgelse af mulighederne for udbygning, både for godstog til/fra Hirtshals og også, såfremt der på et senere tidspunkt indsættes godstog til/fra Frederikshavn. I betragtning af at der er tale om en TEN-strækning, kan det undre, at den er blevet godkendt med så korte krydsspor.

Ud over krydssporene i Tornby og Hjørring er der krydsspor i Vrå, Brønderslev og Sulsted, der alle har den nødvendige længde.

Omladeterminale vil primært være til nytte for det transitgods, der skal fra Norge til Central- og Sydeuropa. Det vil dog også være muligt at indsætte rullende landeveje, dvs. lastbiler på togvogne, der skal til Fyn/Sjælland, og hvor der eventuelt kan ske opsamling undervejs, f.eks. i Aalborg, Aarhus m.v. Også rullende landeveje er i tråd med EU's politik om at fremme en bæredygtig transportpolitik på skinner.

Skriftlig fremsættelse

Henning Hyllested (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af jernbanespor, omladefaciliteter m.v. på Hirtshals Havn samt udbygning af jernbaneinfrastrukturen i baglandet.

(Beslutningsforslag nr. B 50)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.