

8. januar 2026

Til Transportminister Thomas Danielsen
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Godstransport i Jylland kan i 2026 holdes på jernbanen

Dansk Banegods skal hermed bekræfte modtagelsen af transportministerens svar af den 28. november 2025 angående kompensation for merkørsel som konsekvens af nedlukningen af Aarhus H over en afgrænset tidsperiode. Ministerens svar giver imidlertid Dansk Banegods anledning til at fremsende nærværende replik.

Vor henvendelse angår Danmarks forpligtelse til at understøtte EU's målsætninger, samt en opretholdelse af banegodsdriften på det danske jernbanenet. Der bør være en direkte sammenhæng mellem EU's målsætninger for banegodstrafikken og den nationale planlægning, hvorfor den præsenterede kompensationsordning over en afgrænset periode vil bidrage til at sikre opretholdelsen af godstrafikken på bane.

Banedanmark har formuleret målsætninger om at prioritere brugerne af banenettet i forbindelse med gennemførelse af anlægsarbejder på banenettet, og disse hensigter bør direkte kunne begrunde en kompensationsordning, når det tydeligvis over en periode ikke er muligt at opfylde målsætningen, med deraf følgende lukning af infrastrukturen til skade for den nationale og europæiske godstransport.

Den genindførte miljøtilskudsordning synes ikke at angå den problemstilling, som henvendelsen fra Dansk Banegods omhandler, henset til, at miljøtilskuddet generelt angår kørsel på det danske jernbanenet med gods. Den af Dansk Banegods fremsendte henvendelse angår en konkret kompensation for meromkostninger, der er forbundet med opretholdelse af eksisterende banegodstrafikker forårsaget af den påkrævede renovering af Aarhus H. Konkret udløser lukningen af Aarhus H en signifikant omvejskørsel i lukkeperioden ved transporter forbi Aarhus.

Dansk Banegods henvendelse til transportministeren angår konkrete meromkostninger ved de logistikløsninger, der er nødvendige for at modvirke de barrierer, der er relateret til den konkrete lukning af Aarhus H over en periode på omkring et halvt år. Henvendelsen angår ikke generelt gælde kompensationsordninger såsom miljøtilskuddet. Det synes ikke velbegrundet, at det faktum at banegodsoperatørerne modtager en generel miljøkompensation for godstrafik på bane, skal forhindre en kompensation i forbindelse med Banedanmarks gennemførelse af konkrete større anlægsarbejder, der lukker spornettet i længere perioder.

Den planlagte periode med nedlukning af banegodstrafik gennem Aarhus, vil svække muligheden for at banegodstransport kan opretholde positionen som et pålideligt og konkurrencedygtigt alternativ til vejgodstransport. Nedlukning vil medføre at Nordjylland afkobles fra den nationale banegodstrafik og dermed muligheden for at opretholde og udbygge den eksisterende banegodstrafik mellem Nordjylland og det kontinentale Europa.

Det er væsentligt at påpege, at der fra politisk hold skal foreligge en klar sammenhæng mellem EU's ambitioner for jernbanesektoren og den nationale planlægning af renoveringer og ombygninger af infrastrukturen. Den aktuelle lukning mod Nordjylland er den anden inden for en relativt kort periode. Dermed svækkes jernbanens troværdighed som et pålideligt alternativ til vejtransport. Dette medfører tab af momentum for både klimaomstillingen, erhvervslivet og transportsektorens grønne omstilling.

Overflytningen af godstransport fra vej til bane er dels et element i den grønne omstilling og dels et bidrag til reduktion af trængselsproblematikkerne på vejnettet. Begge elementer er EU-målsætninger som Danmark har forpligtet sig til at understøtte, og en tidsbegrænset kompensationsordning vil bidrage her til. Etableres ikke en kompensationsordning, vil der efter genåbning af Aarhus H for banegodstransport skulle imødeses en væsentlig tidshorisont for at genetablere banegodstransporterne, henset til at troværdigheden og hidtidige transportmønstre skal genetableres. Samtidig vil der være behov for en betydelig indsats for igen at flytte gods tilbage på jernbanen. Den reelle effektive lukkeperiode bliver således være væsentligt længere end den fysiske, idet den også vil omfatte en nødvendig omstillingsfase. Lastbiltransporter vil således have en fortrinsposition på det europæiske transportmarked i lange tider.

Det anføres i ministerens svar, at togbusser, der skal anvendes ved opretholdelse af passagertrafikker under sporspærringer betales af operatørerne. Det bør vel i denne sammenhæng anføres, at eksempelvis DSB årligt modtager betalinger fra staten på 3 – 4 mia. kr. i form af kontraktbetalinger. Betalingerne af ekstraomkostninger til togbusser under kendte og planlagte sporlukninger indgår i disse betalinger. Modsat vil omkostningen til kompensationen kunne udtages af statstilskuddet.

Supplerende kan anføres, at der er chaufførmangel i Danmark og EU, og at lukningen af banegodstransport gennem Aarhus H uden en kompensation vil bidrage til den nationale chaufførmangel, henset til at lastbiltransport vil blive øget.

Med afsæt i Dansk Banegods henvendelse og ministerens besvarelse samt nærværende replik, ser Dansk Banegods en god anledning et møde, hvor der kan opnås en gensidig forståelse af problemstillingen med henblik på at formulere en løsning.

Dansk Banegods imødeser transportministerens svar.

Med venlig hilsen

Jens Kirketerp Jensen
Bestyrelsesformand

Dansk Banegods