Transportministeriet

Mere gods på banen

Oktober 2009

Mere gods på banen

Mere gods på banen

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet

Publikationen er svanemærket

1. Indledning

Vækst i økonomien hænger tæt sammen med vækst i godstransporterne. Udfordringen de kommende år bliver at sikre, at væksten i godstransporterne sker under hensyn til den ønskede udvikling i energiforbrug og CO2-udledning, miljø, trafiksikkerhed og fremkommelighed. Her kan godstransport på bane yde et væsentligt bidrag.

Selvom transportsektoren i den senere tid har oplevet tilbagegang som følge af de økonomiske konjunkturer, kan der forventes en vækst i de samlede godsmængder til og fra Danmark på ca. 75 pct. frem til 2025 sammenlignet med niveauet i 2005[1]. Hovedparten af godstransport på jernbanen er i dag internationalt orienteret.

Det er en målsætning, at en større andel af væksten i godstransporten skal ske på banen. Det handler både om udviklingen af en mere miljøvenlig transportsektor og om at aflaste de danske veje. Motorveje, som f.eks. Køge Bugt-motorvejen og Helsingør-motorvejen, er allerede kraftigt belastet, herunder ikke mindst af international godstransport, som forventes at stige yderligere de kommende år.

Ved at flytte noget af transittrafikken fra lastbiler over på jernbanen kan trængselsproblemerne mindskes, og det er derfor en selvstændig målsætning at flytte en større del af den internationale transittrafik fra de danske veje over på jernbanen. Jernbanen skal være et mere attraktivt alternativ for erhvervslivets transporter.

Især på de længere internationale distancer i Europa er der potentiale for vækst i jernbanens markedsandel. Danmark har her en strategisk placering som knudepunkt i Skandinavien. Denne placering skal udnyttes ved at skabe de bedste rammer for international transport og transittransport mellem Skandinavien og Kontinentet.

Løsningen er ikke at begrænse bestemte transportformer, men tværtimod at udvikle de enkelte transportformer og samspillet mellem dem.

Vækst i gods på jernbanen kræver bl.a., at godstogene ikke hver gang skal holde og vente, fordi skinnerne er optaget af persontogene. Omvendt er det et centralt element i transportpolitikken, at persontrafikken på jernbanen skal vokse markant. Det er derfor afgørende for de samlede ambitioner på jernbanen, at der sker en reel udvidelse af kapaciteten på det danske jernbanenet, så der er plads til vækst i både gods- og persontrafikken.

I den politiske aftale om ”En grøn transportpolitik” af 29. januar 2009 blev der opnået enighed om en række initiativer til styrkelse af jernbanegods. I aftalen

[1] Transportministeriets rapport ”Bedre samspil mellem transportformerne” (2006).

har parterne besluttet udbygninger af jernbanekapaciteten, som på længere sigt vil styrke kapaciteten på det danske jernbanenet betydeligt.

Der er afsat penge til etablering af en helt ny dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted. På nuværende tidspunkt er banen på denne strækning den største flaskehals på det danske banenet. Den anvendes af både den internationale trafik, landsdelstrafikken, pendlingstrafikken og banegodstrafikken. Den intensive trafik medfører forsinkelser og hindrer en udvikling af jernbanetrafikken i form af bedre og hurtigere betjening.

Den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg mellem Ringsted og Rødby vil medføre væsentlige forbedringer for især den internationale banegodstrafik og transittrafikken. Femern Bælt-forbindelsen er et af Europas største jernbaneprojekter og medvirkende til, at jernbanen i Danmark styrkes markant. For godstogene betyder forbindelsen en 160 km kortere rute mellem København og Hamborg.

Planerne om at etablere en dobbeltsporet jernbane i Sønderjylland mellem Vamdrup og Vojens vil styrke den jyske korridor for jernbanegods, herunder godstrafikken mellem det nord- og midtjyske område og kontinentet.

Parterne bag aftalen om ”En grøn transportpolitik” blev endvidere enige om at afsætte en pulje på 200 mio. kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder bedre banegodstransporter til havnene.

Kapaciteten på jernbanenettet som helhed styrkes også med en række andre initiativer, herunder ikke mindst etableringen af et topmoderne signalsystem – det såkaldte ERTMS-system.

Kapacitet er et afgørende element for at skabe de rette rammevilkår. Samtidig er det vigtigt, at gods på jernbanen ses i et europæisk perspektiv – både i forhold til kapaciteten i hele Europa og i forhold til at sikre fælles teknologiske rammer, så godstogene uhindret kan passere landegrænserne.

Men det er også vigtigt, at transportbranchen selv løfter sin del af opgaven. Jernbanegods er fuldt liberaliseret og fungerer på markedsvilkår. Transportbranchen må bidrage til at levere driftsikre godstransporter til konkurrencedygtige priser.

Med kombinationen af de planlagte kapacitetsudvidelser af jernbanenettet, de kommende kørselsafgifter på lastbiler, EU's ambitioner på banegodsområdet og de øvrige initiativer, som præsenteres i dette udspil, vil der frem mod 2030 kunne ske en tredobling af godstransporten på jernbane.

2. Status for jernbanegods

2.1 Banegods og infrastruktur i Danmark

Jernbanegodstransporten i Danmark kan inddeles i tre hovedkategorier:

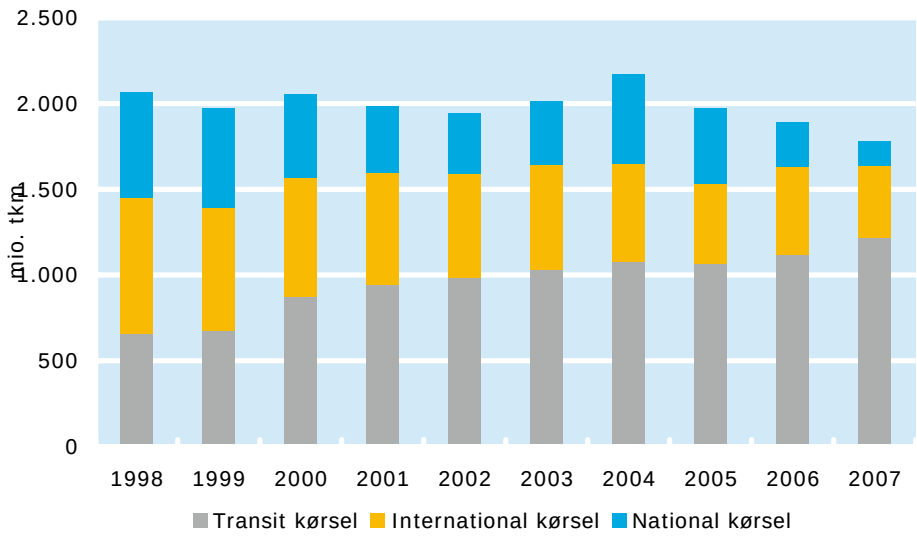
National kørsel: Godstransporter med både oprindelse og destination i Danmark.

International kørsel: Godstransporter fra udlandet til Danmark (import) og transporter fra Danmark til udlandet (eksport).

Transit kørsel: Godstransporter som kører gennem Danmark med oprindelse og destination i udlandet.

Samlet set er banegodstransporten ikke vokset i Danmark i de seneste 10 år, jf. figur 1. Men der er ganske markante forskelle i udviklingen indenfor de enkelte hovedkategorier af jernbanegods.

Figur 1 | Udvikling af banegodstransport i Danmark 1998-2007 i mio. tonkm., opdelt i transitkørsel, internationalt kørsel og national kørsel



Kilde: Danmarks Statistik.

Især den nationale kørsel med banegods er faldet. Det skyldes bl.a. ændringer i erhvervsstrukturen i Danmark. Derimod har der været en markant vækst i transitkørslen på banen de seneste ti år. Transittrafikken på bane er således fordoblet og udgør nu mere end to tredjedele af den samlede jernbanegodstrafik i Danmark, jf. figur 1.

Tabel 1 | Godstransport med tog i mio. tonkm og i pct., 2007

	Mio. tonkm.	Pct.
National kørsel	146	8
International kørsel	417	23
Transitkørsel	1216	68
Godstransport med tog i alt	1779	100

Kilde: Danmarks Statistik: Nøgletal for transport 2008

2.2 Hvor kører banegodset i dag og i fremtiden?

Godstrafikken i Danmark er i dag især koncentreret omkring én strækning – hovedforbindelsen mellem Øresundsbroen og Padborg via Storebæltsforbindelsen, som også er en del af den vigtige europæiske jernbanekorridor B, der løber gennem Europa fra Stockholm til Napoli.

En stor del af den nuværende kapacitet på hovedstrækningen benyttes til transittrafik, og med den kommende faste forbindelse over Femern Bælt vil mulighederne for transittrafik blive markant forøgede. Transittrafikken kører i dag mellem Skandinavien via Danmark til eller fra lande som Tyskland, Italien, Frankrig og Østrig.

I langt de fleste tilfælde er det kun rentabelt at køre gods med såkaldte heltog, hvor et helt tog fyldes med gods frem for en enkelt togvogn ad gangen. Heltog kræver, at der samles og konsolideres langt mere gods for en banetransport sammenlignet med en lastbiltransport. Med mange relativt små virksomheder i Danmark skal der ofte samles gods fra en række virksomheder, før banegodstransporten er rentabel.

Det betyder, at transport på jernbane i dansk sammenhæng som hovedregel er mest rentabel i forbindelse med international godstransport og transittrafik. Der er dog eksempler på, at jernbanegods internt i Danmark kan være rentabelt, hvis en række faktorer udover selve infrastrukturen spiller sammen på en gunstig måde, jf. boks 1 om godsruten mellem Århus og Høje-Taastrup.

Samtidig er der også i et vist omfang jernbanegods til og fra lokaliteter i Danmark uden for den store korridor mellem Øresundsbroen og Padborg. Det hænger ofte sammen med, at der er større danske enkeltvirksomheder på den pågældende lokalitet, som med fordel kan anvende jernbanegodstransport. Nationalt er der knyttet en del jernbanegods til trekantsområdet, som er et logistisk knudepunkt i Danmark. Kombiterminalen i Taulov tiltrækker meget godstrafik til trekantsområdet. Endvidere anvender havnene i Vejle, Fredericia og Kolding alle banetransport til at transportere gods til og fra havnen. Kolding og Fredericias havne trafikeres således af 4-5.000 godsvogne om året. I hovedstadsområdet er kombiterminalen ved Høje-Taastrup et vigtigt knudepunkt.

Boks 1. Århus Havnebane – Et bidrag til vækst i jernbanegods

I 2008 blev havnebanen i Århus ombygget for at øge kapaciteten på de jernbanespor der går fra hovedbanegården til containerhavnen i Århus Havn. De nye og forbedrede forhold for godstransporter har bl.a. medført, at DB Schenker Rail har startet en ny godsrute. Hver uge sætter DB Schenker Rail således tre godstog på skinnerne i hver retning mellem APM (A.P. Møller Mærsk) Terminals på havnen i Århus og kombiterminalen i Høje Taastrup, og der er en forventning om en daglig afgang. Tidligere skete håndteringen af APM Terminals gods i Bremerhafen i Tyskland, hvor godset blev omlastet til et andet skib, der så sejlede videre til Frihavnen i København. Her blev godset endnu engang omlastet, før det med lastbil gennem København blev kørt til de respektive distributionscentre i hovedstadens periferi.

Med denne nye godsrute fra Århus Havn til Høje Taastrup fjernes store mængder tung trafik fra Københavns indre by, og der er en væsentlig miljøgevinst at hente ved at tilrettelægge godstransporten på denne måde. Endvidere bliver godset leveret inden for en meget kort afstand fra hovedstadens distributionscentre, som typisk er placeret på Vestegnen nær Høje Taastrup.

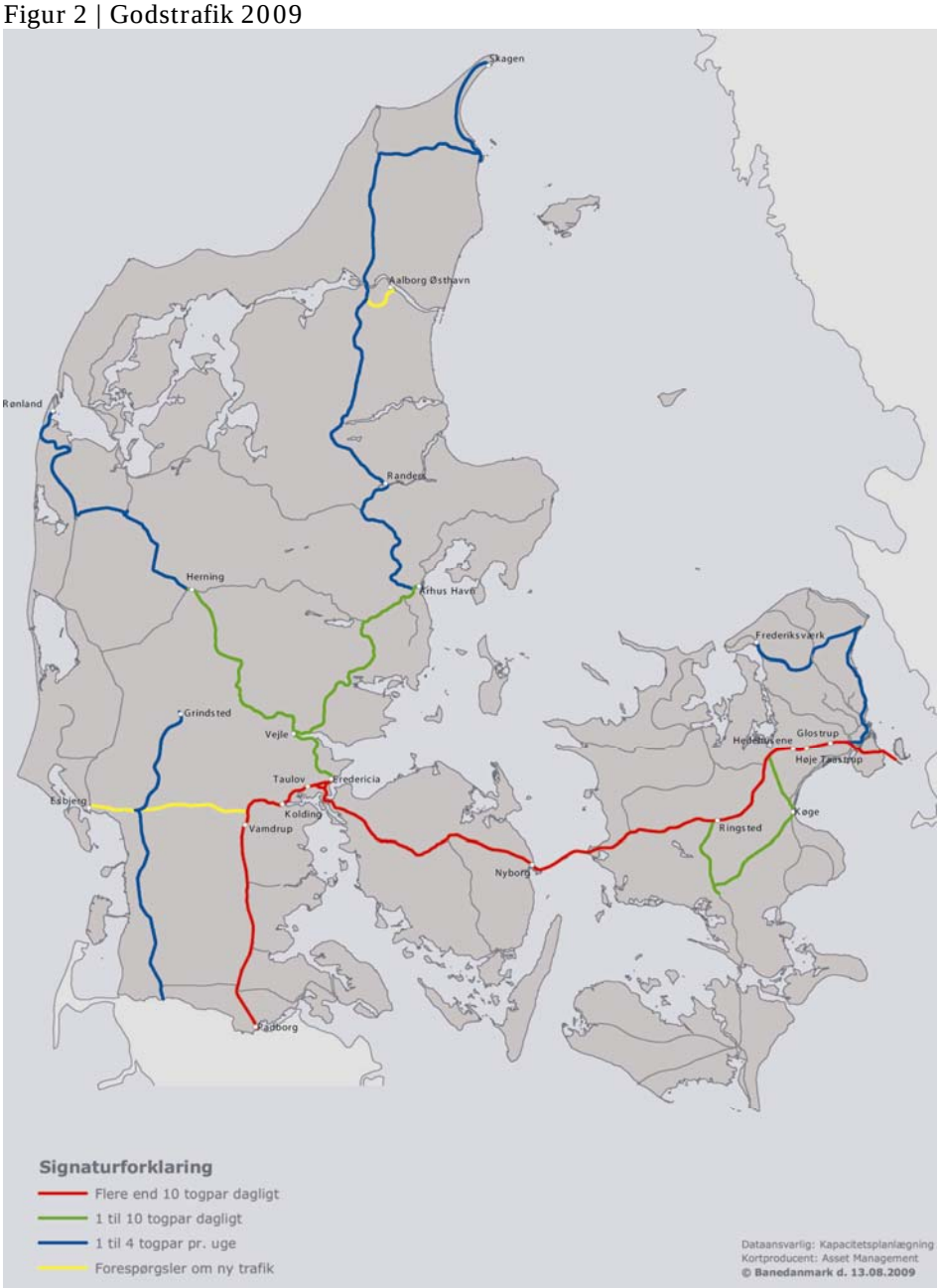
På hovedstrækningen mellem Øresundsbroen og Padborg køres i 2009 ca. 25 godstog pr. retning pr. døgn, mens trafikken uden for hovedstrækningen er forholdsvis begrænset, jf. figur 2.

Boks 2. Kanaler på jernbanen

Med de nuværende regler og den eksisterende køreplan, er der 43 godskanaler hver vej på strækningen Øresundsbroen-Padborg på en almindelig hverdag. Det vil sige, at der i løbet af et hverdagsdøgn er 43 tidsvinduer, som godstogene kan reservere hver vej mellem Øresundsbroen og Padborg.

Dog er det ikke alle 43 kanaler, der er lige attraktive, da nogle af kanalerne er om natten, hvilket ikke altid er hensigtsmæssigt for operatørerne og virksomhederne. I 2009 kører der ca. 25 godstog pr. retning i døgnet på strækningen og kapaciteten er således ikke fuldt udnyttet. Operatørerne skal reservere kanalerne næsten et år, inden de skal benyttes, og flere operatører er givetvis blevet overrasket over omfanget af konjunkturnedgangen.

Figur 2 | Godstrafik 2009



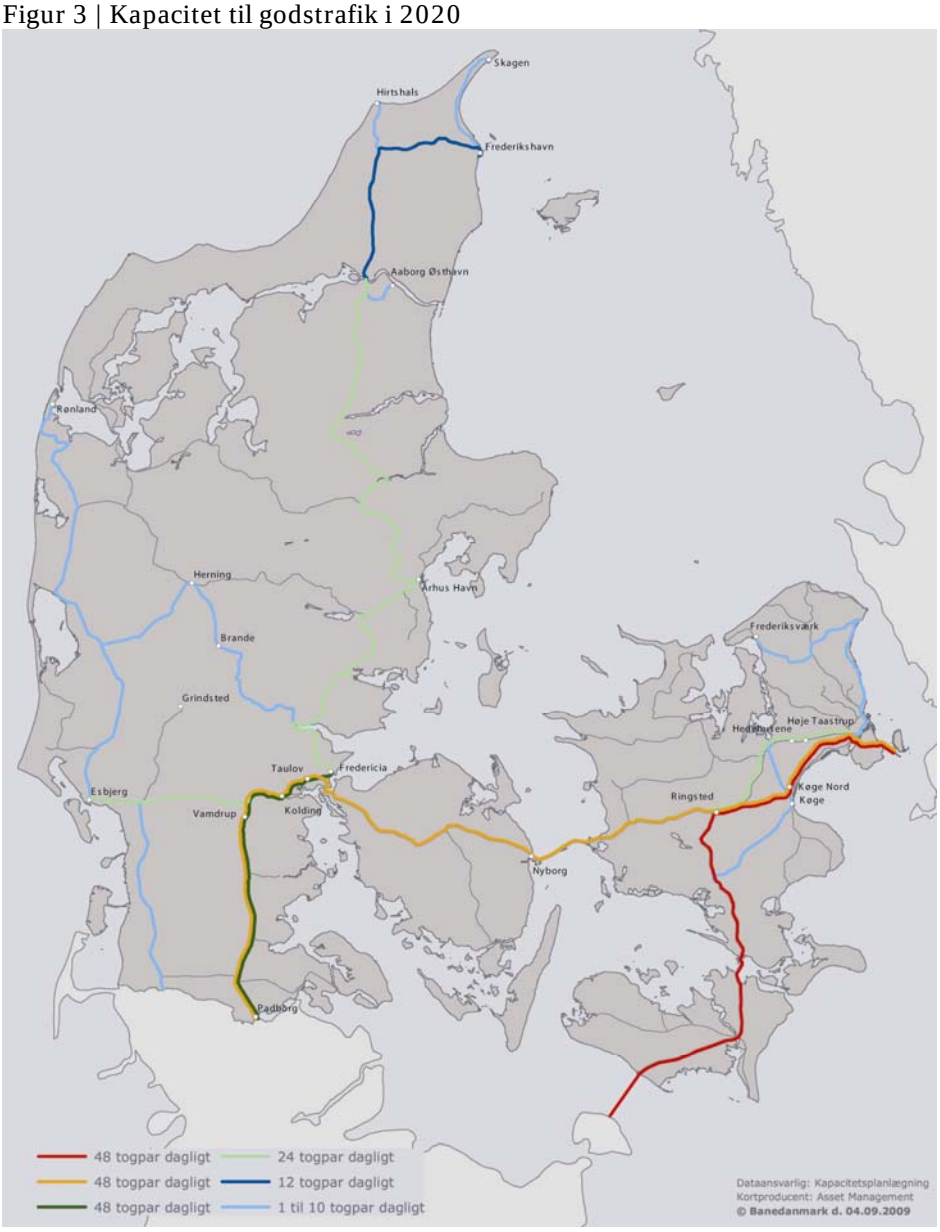
På hovedstrækningen mellem Øresundsbroen og Padborg forventes efterspørgslen på kanaler at stige i de kommende år. Det stiller krav til kapaciteten på det danske banenet. Der er en klar sammenhæng mellem realiseringen af en mulig godsstrøm og den kapacitet, der er stillet til rådighed på skinnenettet for godstrafikken.

Fra 2008 til 2009 skete der en afgørende udvikling især i forhold til transittrafikken idet togoperatørerne reserverede et væsentligt større antal kanaler for 2009. Det betød, at Banedanmark for første gang afviste ansøgninger om kanaler, og at det således ikke var alle operatører, der kunne køre på det ønskede tidspunkt.

Kapaciteten øges ganske betragteligt med de planlagte investeringer i den faste forbindelse over Femern, udbygning af kapaciteten mellem København og

Ringsted og mellem Ringsted og Rødby, udvidelse af kapaciteten i Sønderjylland og på Kastrupbanen, jf. figur 3.

Figur 3 | Kapacitet til godstrafik i 2020



Initiativerne er en klar forudsætning for vækst i godstransport på jernbane. Med disse initiativer vil der være 48 godskanaler over Femern Bælt pr. døgn pr. retning. Samtidig vil der være kapacitet til 48 kanaler pr. døgn pr. retning over Storebæltsforbindelsen og Fyn. En af sidegevinsterne ved Femern-forbindelsen er således, at den frigør kapacitet til togtrafikken mellem Øst- og Vestdanmark og giver et mere robust netværk for godstransport.

Kapaciteten er en central udfordring og et omdrejningspunkt for strategien for udviklingen af jernbanetrafikken. Danmark kan gøre en forskel i forhold til udviklingen af gods på jernbanen, herunder ikke mindst gennem udbygning af infrastrukturen. Men perspektiverne er internationale og kræver derfor også en fælles indsats i EU.

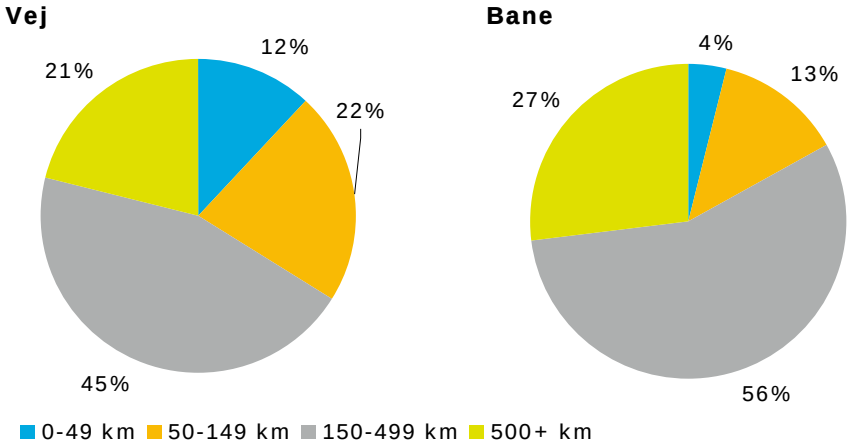
2.3 Banegods i EU

Tendensen de senere år har været et kraftigt stigende transportbehov i Europa, men der er EU-landene imellem meget stor forskel på, hvilke transportformer der anvendes, når gods skal transporteres. Landenes størrelse, erhvervsstruktur og geografi giver en forskel i mulighederne for at anvende de forskellige transportformer i form af bane, vej, indre søveje, short sea shipping via havnene luftfart, mm.

En stor del af godstransporten på jernbane i Europa er international. I 2007 repræsenterede international kørsel med jernbane 43 pct. af den totale transport af jernbanegods i de 27 EU-lande, mens andelen af internationalt gods transporteret via vej udgjorde 33 pct. af den samlede vejgodstransport[2].

I Europa transporteres langt hovedparten af banegodset på distancer over 150 km. Mere end en fjerdedel af jernbanegodset transporteres mere end 500 km., jf. figur 4. Men også lastbilerne anvendes i dag i høj grad til lange transporter gennem Europa.

Figur 4 | Fordelingen mellem afstand og transporttype i EU



Kilde: Eurostat: Panorama of Transport (2007).

Godstransporten er i takt med mere åbne grænser, nye teknologiske muligheder og globaliseringen i høj grad blevet international, og godstransport omfatter i stadig større grad lange transportkæder, som involverer flere transportformer.

Et særligt indsatsområde er derfor den såkaldte kombitrafik, dvs. transporter hvor jernbanetransport kombineres med andre typer af transport, f.eks. lastbil

[2] Eurostat, Statistics in focus 2009.

eller skib. Denne type transport har de seneste 10 år oplevet en vækst på 36 pct. i Europa[3]. Den samme vækst har dog ikke vist sig i Danmark.

Ud fra et miljøsynspunkt er det vigtigt at fokusere på den kombinerede trafik, eftersom energiforbrug og CO2-udledning ofte er mindre ved kombineret trafik end ved ren vejtransport. Men det er ikke kun miljøet, der vil få gavn af en styrkelse af kombitrafikken. Trængslen på de europæiske veje er tiltaget de senere år, og det forventes, at trafikken vil stige mærkbart de næste mange år. Ved at flytte noget af væksten i godstransporten over på kombinerede transportformer, herunder jernbanen, vil man kunne afdæmpe trafikvæksten på det europæiske vejnet.

EU prioriterer gods på jernbanen i Europa. Det er en af grundene til, at Danmark modtager betydelig økonomisk støtte fra EU til den faste forbindelse over Femern Bælt, som bliver en vigtig del af det overordnede europæiske jernbanenet.

Boks 3. EU støtter danske infrastrukturprojekter
EU støtter investeringer i infrastruktur i EU's medlemslande. Det drejer sig især om det transeuropæiske transportnet (TEN), der omfatter veje, jernbaner, indre vandveje, havne og lufthavne. Danmark har bl.a. fået støtte til opførelsen af Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Femern Bælt forbindelsen.

Markedet for jernbanegodstransport er i dag fuldt liberaliseret i hele EU. Markedsåbningen har generelt ført til større effektivitet og lavere omkostninger. Det kan forbedre konkurrencen og innovationen og bidrage til udviklingen af sektoren.

Den europæiske udvikling går samtidig i retning af, at transportsektoren på længere sigt skal betale afgifter svarende til de omkostninger, sektoren påfører samfundet i form af slid på infrastruktur, trafikuheld, trængsel og miljøbelastning. Det kan få betydning for eksempelvis omfanget af afgifter på de forskellige transportformer og balancen mellem transportformerne. Lastbiltrafikken har i Tyskland betalt kørselsafgifter, i form af MAUT, siden 1. januar 2005, og tilsvarende afgifter er indført eller er på vej i en række europæiske lande.

På jernbaneområdet arbejder EU ikke mindst med at fastlægge standarder, som vil skabe en sammenhængende og ensartet jernbaneinfrastruktur i Europa. Det handler om interoperabilitet og om at harmonisere de nationale regler for jernbanegods, hvor det er relevant.

Manglende teknisk harmonisering udgør en markant udfordring for de internationale jernbanegodstransporter i EU, fordi de grænseoverskridende

[3] Eurostat (2007) Panorama of Transport.

transporter ofte bliver forsinkede som følge af, at der eksempelvis skal skiftes lokomotiv eller lokomotivfører ved grænseovergange.

2.4 Strukturen på operatørmarkedet

Godstransport på skinner har i hele Europa været domineret af nationale En kombiterminal er et logistikområde, hvor gods flyttes mellem forskellige transportformer, herunder mellem lastbiler og godstog. Her kan omlastes containere, trailere og veksellad, og der kan etableres faciliteter i form af statsejede virksomheder, som har haft monopol på banedrift. For disse selskaber har samarbejde over grænserne været udfordrende, og det har formentlig påvirket godstrafikken på jernbanen i en uheldig retning, og medvirket til, at jernbanen har mistet terræn.

Foto: DB Schenker

De gamle statsejede virksomheder er imidlertid begyndt at organisere sig på tværs af landegrænserne, og jernbanegods er blevet liberaliseret i EU, hvilket har ført til, at helt nye virksomheder er gået ind på markedet.

Godstransport på skinner i Danmark har indtil for få år siden stort set været udført af én operatør, som ved køb af DSB Gods overtog al eksisterende godskørsel. Virksomheden er et datterselskab i Deutsche Bahn koncernen.

DB Schenker Rail (tidligere Railion Scandinavia) er fortsat en meget vigtig aktør på det danske jernbanegodsmarked. Men i de senere år er der kommet yderligere selskaber til i Danmark, så som f.eks. Hector Rail og CFL Cargo.

Udviklingen vil betyde, at konkurrencen på pris og kvalitet formentlig vil blive skærpet i de kommende år – både for så vidt angår de direkte konkurrenceforhold på banetransport, men også i forhold til konkurrence med andre transportformer.

Målet er at få et voksende marked for jernbanegodstransport i Danmark med flere operatører og en innovativ konkurrence, som kan bidrage til at gøre jernbanegodstransport mere attraktivt for både danske transportkøbere og udenlandske transportkøbere med behov for transittrafik gennem Danmark.

2.5 Kombiterminaler i Danmark

Den kombinerede trafik har et vækstpotentiale. Det stiller krav til kombiterminalernes effektivitet, kapacitet og fortsatte udvikling.

En kombiterminal er et logistikområde, hvor gods flyttes mellem forskellige transportformer, herunder mellem lastbiler og godstog. Her kan omlastes containere, trailere og veksellad, og der kan etableres faciliteter i form af kontorer for logistik- og transportvirksomhed, værksteder, depoter og lager.

Foto: DB Schenker

Velfungerende kombiterminaler er således en vigtig forudsætning for et godt samspil mellem jernbanetransport og vejtransport. Godstog kan sjældent levere dør-til-dør transport til og fra de enkelte produktionsvirksomheder. Derfor kræver vækst i gods på jernbanen også, at jernbanegodset kan omlades til f.eks. lastbiler.

I Danmark findes tre kombiterminaler: i Taulov ved Fredericia, i Høje Taastrup vest for København og i Padborg ved den dansk-tyske grænse.

Analyser af kombiterminalerne i Danmark viser, at terminalernes indretning og drift er en barriere for udvikling af kombitrafikken i Danmark, og at der vil være et stort potentiale for vækst i kombitrafikken i og igennem Danmark, hvis forholdene omkring kombiterminalerne forbedres[4].

Kombiterminalerne udgør en central ramme for gods på jernbanen men terminalernes indretning er imidlertid utidssvarende. En af de største barrierer er, at der mangler henstillingsarealer til godset. Dette har ikke kun betydning for transportørerne, der udfører for- og eftertransport, men er også en stor udfordring for hele logistikflowet på terminalen, når containere, trailere og veksellad fylder op på terminalen. Konsekvensen af dette kan være, at det ikke er alle lastebærerne, der når at komme på toget. Det kan betyde lange forsinkelser.

Kombiterminalerne ejes i øjeblikket af DSB og er udlejet til DB Schenker, som både driver terminalerne og benytter dem i deres egen jernbaneoperatør-virksomhed. Denne organisering er en udfordring for driften af kombiterminalerne og mulighederne for udvikling, jf. kapitel 3.

Boks 4. Kombiterminalernes organisering og ejerskab

Ved dannelsen af Banestyrelsen i 1997 fik DSB tildelt ejerskabet af jernbane-stationerne og kombiterminalerne ved den endelige bodeling. I 2001 blev DSB Gods solgt til DBSR (DB Schenker Rail), og der blev indgået en aftale om, at DBSR fik tildelt operatørrollen for de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. DSB forblev ejer af terminalerne, mens DBSR er lejer. Lejeaftalen blev på DBSRs foranledning genforhandlet i 2007, og kan opsiges fra DBSRs side i 2017, hvad angår Taulov, og 2019, hvad angår Høje Taastrup, og fra DSBs side i 2030/2031. Kombiterminalen i Padborg ejes i dag ligeledes af DSB. P.t. drives den af CFL Cargo.

[4] "Kombiterminaler – Beslutningsoplæg", Transportministeriet (marts 2008) og "Kombiterminalernes fremtid", Transportministeriet (maj 2007)

3. Initiativer for mere gods på banen

Der er allerede taget en række initiativer, som markant vil forbedre vilkårene for banegods, og flere er på vej. De massive investeringer i jernbanen vil betyde flere tog, højere regularitet og kortere rejsetider.

Der er således besluttet en historisk investering på omkring 50 mia. kr. i en samlet udbygning af korridoren fra Øresund via Femern til Tyskland. Investeringen omfatter den faste forbindelse over Femern Bælt, udbygning af jernbanen mellem Rødby og Ringsted og større kapacitet mellem Ringsted og København.

Der en direkte gevinst for det danske samfund, hvis væksten i den internationale transittrafik i højere grad sker på jernbanen frem for med lastbiler på de mest trafikerede vejstrækninger. Samtidig vil de internationale operatører bidrage til finansieringen af den danske infrastruktur gennem deres betalinger for at benytte jernbanen gennem Danmark. Og i en bredere sammenhæng er der en miljømæssig gevinst for Danmark og Europa som helhed, hvis alle landene bidrager til at styrke vilkårene for miljøvenlig godstransport. Det kræver, at hvert enkelt land gør en forskel.

3.2 Styrkelse af jernbanegodskorridorerne i Danmark

Fast forbindelse over Femern Bælt
Som et led i beslutningen om en fast forbindelse over Femern Bælt bliver strækningen mellem Ringsted og Rødby udbygget med dobbeltspor og elektrificeret på hele strækningen. Fra Ringsted til Rødby og over Femern-forbindelsen forventes det, at der kan køre 2 godstog i timen og dermed 48 godstog i døgnet pr. retning.

Den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg vil både medføre væsentlige forbedringer for den internationale banegodstrafik og frigøre kapacitet via Storebælt.

Femern Bælt-forbindelsen bliver en genvej til Centraleuropa - ikke mindst fordi Femern Bælt-forbindelsen gør ruten mellem Øresundsregionen og Hamborg 160 kilometer kortere. Det vil kunne gøre jernbanetransport til et attraktivt alternativ til lastbiltransporterne over de længere afstande.

Mere kapacitet mellem København og Ringsted
I efteråret 2009 skal der tages politisk stilling til, hvordan jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted skal udbygges.

En helt ny bane mellem København og Ringsted, i form af den såkaldte nybygningsløsning, vil være det bedste og mest fremtidssikrede valg i forhold til udviklingen af gods på jernbane. Nybygningsløsningen giver de bedste muligheder for flere gods- og persontog, og kun denne løsning vil give et reelt

langsigtet løft til gods på jernbanen. Dette skal ikke mindst ses i sammenhæng med mulighederne i den kommende Femern-forbindelse.
Ved den alternative løsning, det såkaldte ”5. spor” mellem København og Høje Taastrup, kan der ikke ske udvidelser udover de forudsatte 2 tog pr. time uden at passagertrafikken reduceres. En ny bane mellem København og Ringsted kan stå færdig i 2018, mens 5. sporet kan tages i brug i 2020.

Dobbeltspor i Sønderjylland
Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland vil styrke jernbanegodstrafikken, fordi flaskehalsen reduceres på den enkeltsporede strækning Vamdrup-Vojens. Det fremgår af aftalen om ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009.

På banestrækningen gennem Sønderjylland køres i øjeblikket 22 godstog i døgnet i hver retning. I de tidsrum, som er interessante for banegodstrafikken, er kapaciteten tæt på at være brugt op, hvilket påvirker regulariteten og leveringssikkerheden for godskunderne. Med en dobbeltsporet jernbane udvides kapaciteten til 48 godstog i døgnet i hver retning.

En dobbeltsporet bane i Sønderjylland vil på flere områder gavne såvel transittrafikken som den internationale godstrafik. Den dobbeltsporede bane mellem Vamdrup og Vojens kan stå færdig i 2015, og kan således frem til Femern Bælt-forbindelsen er fuldt udbygget, udvide kapaciteten for transit gennem Danmark og således bidrage til at opbygge dette marked frem mod åbningen af Femern Bælt-forbindelsen. Men også efter at Femern Bælt-forbindelsen er åbnet, vil dobbeltsporet have betydning for transittrafikken, idet det sikrer, at mobiliteten kan bevares trods eventuelle driftsforstyrrelser eller anlægsarbejder på forbindelsen over Femern Bælt.

Det er samtidig vigtigt at give import- og eksporttrafikken til og fra Danmark gode vilkår. Det meste af denne type godstrafik køres mellem Trekantsområdet grænsen ved Padborg. Denne strækning vil fortsat være hovedfærdselsåren for dansk import og eksport til og fra det centrale Europa. Således kører 80 pct. af import- og eksporttrafik på denne strækning, og dette forventes ikke at ændre sig med Femern Bælt-forbindelsen. En dobbeltsporet jernbane mellem Vamdrup og Vojens vil sikre mere fleksibel godstrafik for import- og eksporttrafikken, og bedre mulighed for, at operatørerne kan køre på de tidspunkter, der er fordelagtige for dem.

Kastrupbanen
Det er vigtigt at sikre tilstrækkelig banekapacitet på Øresundsbanen mellem København og Sverige af hensyn til både udviklingen i pendlertrafikken og den internationale banegodstrafik.

Jf. aftalen om ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009, skal der gennemføres en undersøgelse af mulige udbygninger af kapaciteten på Øresundsbanen. Med henblik på at fremtidssikre godstogskapaciteten igangsættes derfor en indledende undersøgelse af forholdene på Kastrupbanen i 2010 og en VVM-undersøgelse påbegyndes i 2011.

Det forventes, at der kan træffes endelig beslutning om etablering inden åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

Topmoderne signalanlæg i hele Danmark

Parterne bag aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 er enige om at etablere et nyt moderne signalsystem på Banedanmarks net, der lever op til de fælleseuropæiske standarder.

Indførelse af signalsystemet ERTMS i Danmark muliggør uhindret grænseoverskridende kørsel med godstog, der er udstyret med det fælleseuropæiske togkontrolsystem ERTMS niveau 2. Godstogene behøver således ikke længere at standse ved grænsen eller være dobbeltudrustet med togkontrol og togradio for at kunne køre i flere lande.

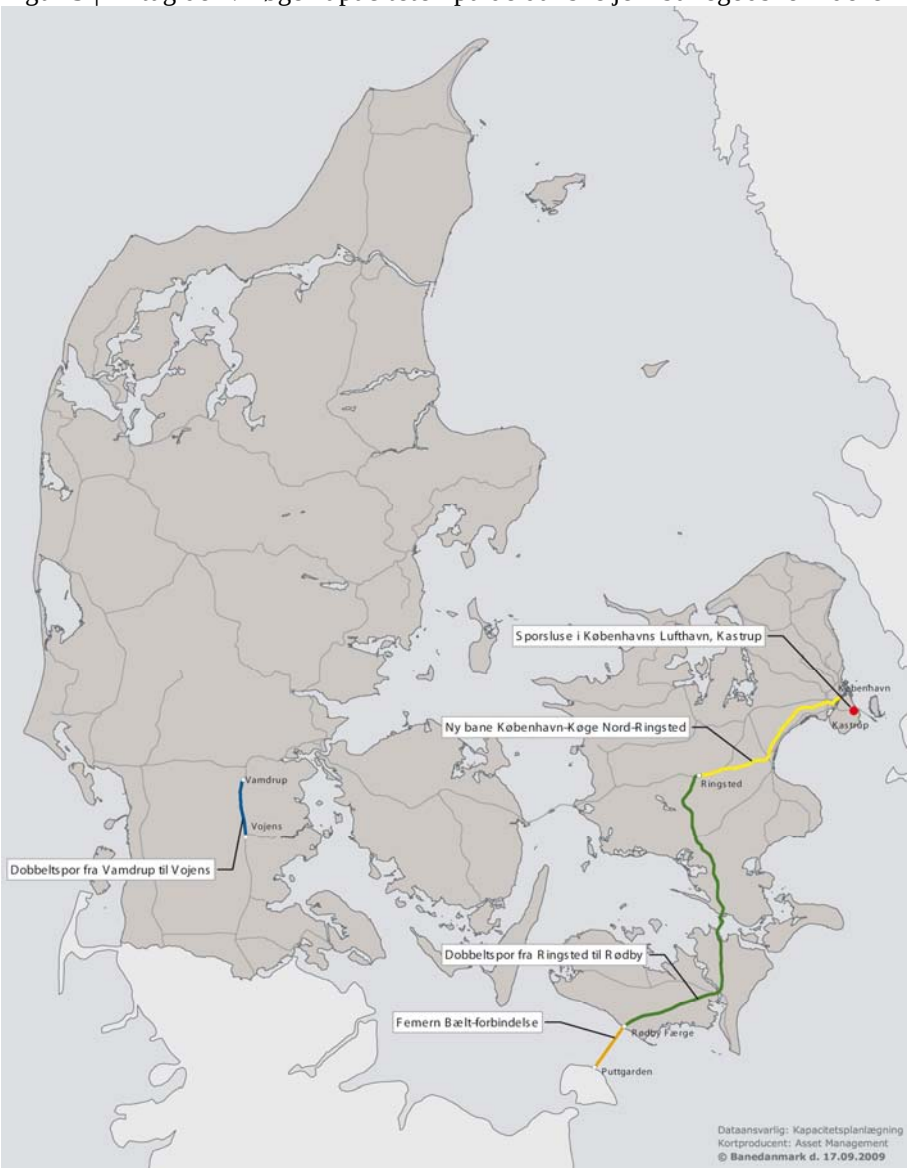
Formålet med indførelse af ERTMS er at skabe højere sikkerhed, mere effektiv drift og højere hastigheder for togene. Udskiftning af signalerne vil endvidere indebære fremtidige besparelser på drift, vedligeholdelse og fornyelse.

Tabel 2 | Styrkelse af jernbanegodskorridorerne i Danmark

Initiativ	Effekt
Femern Bælt	Vil reducere køreafstanden mellem Øresundsregionen og Hamburg med 160 km., aflaste godskorridoren over Storebælt og skabe bedre kapacitet til godstog.
Ny bane mellem København og Ringsted	En forudsætning for at der kan afvikles mere gods på bane.
Dobbeltspor i Sønderjylland	Vil medføre kapacitet til vækst i banetransporterne igennem Jylland
Kastrupbanen	Kapacitetsudvidelse vil være medvirkende til, at nye flaskehalse undgås i takt med at togtrafikken over Øresund vokser.
ERTMS	Vil modernisere og harmonisere togenes kontrolsystemer, hvilket vil skabe sikrere og mere smidig togtrafik og lettere grænsepassager.

Initiativerne er præsenteret på oversigtkort i figur 5.

Figur 5 | Tiltag der vil øge kapaciteten på de danske jernbanegodskorridorer



3.3 Banegodskorridorer i EU

Transport indgår i den såkaldte Lissabon-proces, herunder navnlig de transeuropæiske transportnetværk, de såkaldte TEN-T. Etablering og udbygning af TEN-T medvirker til at gøre transport på nettene hurtigere og mere præcis. Et af midlerne er at fjerne flaskehalse og forbinde nationale netværk med hinanden og gennemføre den nødvendige interoperabilitet på netværkene.

Kommissionen fremsatte i december 2008 forslag til en forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport i Europa. Målsætningen for Kommissionens initiativ er at gøre det lettere at opbygge varetransportkæder, at forenkle de administrative procedurer og at højne kvaliteten i hele logistikkæden. I juni 2009 blev der opnået enighed i ministerrådet om forordningen.

Forordningen tager sigte på at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende jernbanegodstransport i Fællesskabet. Medlemsstater med grænser til to andre medlemsstater skal senest to år efter forordningens ikrafttræden have etableret godkendte godskorridorer.
Forordningen introducerer:

- Nye fælleseuropæiske godstogskorridorer på de eksisterende fjernbanekorridorer som en del af TEN-T- nettet. Godskorridorerne har til formål at etablere et sammenhængende, grænseoverskridende transportnet i EU med henblik på at skabe konkurrencebaseret godstransport.

- Regler for medlemsstaternes udformning og forvaltning af godskorridorerne. Til at forestå forvaltningen skal de berørte medlemsstater for hver enkelt godskorridor oprette et styreorgan.

- Styreorganet, som i forbindelse med forvaltningen af godskorridoren skal indføre "one-stop-shop" mulighed. Det vil sige, at den som ansøger om kanaltildeling, kan nøjes med at sende én ansøgning til at anvende hele korridoren, og skal altså ikke ansøge hos hver enkelt infrastrukturforvalter. Danmark vil arbejde for, at styreorganet fungerer effektivt i forhold til målene.

En vigtig supplerende målsætning bag forslaget er, at jernbanegodstrafikken som en vigtig del af Fællesskabets transportpolitik skal bidrage til reduktion af udledning af drivhusgasser.

Den danske transportminister har netop underskrevet en aftale med fire af sine europæiske kollegaer om at oprette en jernbanegodskorridor, den såkaldte korridor B, fra Stockholm til Napoli, jf. figur 6.

Dermed forpligter Danmark sig, sammen med de øvrige aftaleparter, til at skabe en sammenhængende interoperabel korridor på over 2000 km, som vil udgøre en central ramme for den fremtidige transport af gods på bane i Europa.

Det er et vigtigt indsatsområde for Danmark at arbejde for øget interoperabilitet i Europa som helhed og bilateralt i forhold til vores nabolande.

Figur 6 | Europæisk godskorridor fra Stockholm til Napoli – Korridor B

Tabel 3 | Banegodskorridorer i EU

Initiativ	Effekt
Forordning om et europæisk banenet	Vil lette den grænseoverskridende trafik, skabe grundlag for mere konkurrencebaseret godstransport i EU og udgøre en central ramme for transport af gods på bane i Europa.
Aftale om korridor B	Vil skabe en sammenhængende jernbanegodstrafik fra Nord- til Sydeuropa.
One-stop-shop-mulighed	Gør det lettere at opbygge varetransportkæder og forenkler de administrative procedurer i forbindelse med kanalansøgning

3.4 Effektive kombiterminaler i vækst

Bedre konkurrence og mere kapacitet på terminalerne i Høje Taastrup og Taulov

DB Schenker både driver og anvender i dag kombiterminalerne i Taulov og Høje-Taastrup. For at sikre lige og ikke-diskriminerende adgang til kombiterminalerne har Transportministeriet revideret bekendtgørelsen for modtagepligt på kombiterminalerne. Den nye bekendtgørelse, der trådte i kraft d. 1. april 2009, vil sikre lige og ikke-diskriminerende adgang til terminalerne for alle godsoperatører.

Herudover er Transportministeriet i gang med at overføre ejerskabet af kombiterminalerne i Høje Taastrup, Taulov og Padborg fra DSB til Banedanmark. Det vurderes således at være en fordel at have Banedanmark som ejer, idet DSB i dag alene har fokus på persontrafikken.

Når ejerskabet af kombiterminalerne er på plads, er det oplagt at kigge på driften.

DB Schenker, som er lejer af terminalerne, har påpeget, at terminalerne bør udvides med opstillingsplads, yderligere læssespor samt læsse- og kørselsareal. Forholdene i dag er medvirkende til, at man ikke kan tage så mange tog ind på terminalerne som ønsket, hvilket er en barriere i forhold til vækst i jernbanegodstransporten. Det er således en udfordring for hele logistikflowet på terminalerne, når container, trailere og veksellad fylder op. Konsekvensen af dette kan være, at det ikke er alle lastebærere, der når at komme på toget. Det kan således betyde lange forsinkelser.

Uden investeringer i henstillingsplads vil det i gennemsnit tage en halv time længere pr. lastbil at afhente eller aflevere lastebærere, når trafikken i 2011 forventes at være tilbage på det tidligere niveau.

I dag håndteres der 44 tog om ugen på terminalen i Høje Taastrup, og det er DB Schenkers forventning, at der efter en opgradering af terminalerne er kapacitet til 126 tog om ugen. På terminalen i Taulov er de tilsvarende tal i dag 41 tog om ugen og efter en opgradering 84 tog om ugen.

Udvides terminalene i Høje Taastrup og Taulov således at der kan håndteres flere lastebærere, forventes antallet af lastebærere at stige med 50 pct. i forhold til 2007.

Det er således DB Schenkers overbevisning, at kombiterminalerne har et uudnyttet potentiale. Dette stemmer overens med konklusionerne i Transportministeriets rapport om kombiterminaler fra marts 2008.

Hvis staten skal bidrage til at investere i en udvidelse af terminalerne, vil det skulle finansieres af midler fra puljen på 200 mio. kr. til fremme af gods på banen. Samtidig må det vurderes, at mulighederne for at konkurrenceudsætte driften af terminalerne skal forbedres.

Kombiterminal i Køge

Det er besluttet at igangsætte en analyse af muligheden for at anlægge en kombiterminal ved Køge. Projekt er afhængigt af, at Folketinget beslutter at anlægge en ny bane på strækningen København-Køge-Ringsted.

Undersøgelsen af en kombiterminal ved Køge omfatter blandt andet en forundersøgelse, der først og fremmest indeholder en vurdering af det bagvedliggende markedsgrundlag for kombitrafik. Der er i aftale om ”En grøn transportpolitik” af 29. januar 2009 afsat 10 mio. kr. til at gennemføre analysen.

Tabel 4 | Effektive kombiterminaler

Initiativ	Effekt
Kapacitetsudvidelse af terminaler i Høje Taastrup og Taulov	Vil skabe bedre muligheder for transport af gods på jernbane, da en kapacitetsudvidelse vil være medvirkende til øget vækst inden for den

	kombinerede trafik.
Kombiterminal i Køge	Hvis strækningen mellem København og Ringsted anlægges, vil langt størstedelen af transittogene køre på denne strækning, hvilket vil skabe et behov for en terminal til omlæsning af godset.

3.5 Samspil mellem havnene og jernbanen

I aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 blev parterne enige om at etablere en pulje på 200 mio. kr. til fremme af gods på jernbane, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne.

Hirtshals Havn
Med henblik på at sikre bedre rammer for omlæsning mellem færge og bane blev det aftalt at yde et tilskud på op til 10 mio. til etablering af godsjernbaneterminal ved Hirtshals Havn.

Hirtshals Havn planlægger at bruge resten af 2009 og 2010 til at sikre en bred forankring af projektet hos interessenter i godstransportsektoren i Hirtshals. Herefter forventes projektet gennemført.

Analyse og udmøntning af pulje til fremme af gods på jernbane
Parterne blev endvidere enige om inden for en ramme på 5 mio. kr. i 2009 at foretage en screeningsanalyse med hensyn til omkostningerne og det forventede potentiale af følgende jernbaneprojekter for at opnå en yderligere styrkelse af godstransport på jernbane:

- Opgradering af baneinfrastruktur ved Fredericia Havn
- Godsterminal og spor syd om havnen ved Esbjerg Havn
- Renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Aalborg 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

Trafikstyrelsen har varetaget screeningsanalysen med Grontmij | Carl Bro som rådgiver og TetraPlan og Incentive Partners som underrådgivere.

Screeningsanalysen indeholder analyser af såvel markedspotentialet for de enkelte projekter samt tekniske undersøgelser af den eksisterende infrastruktur og samfundsøkonomiske beregninger.

Tabel 5 | Screeningsanalysens projekter

Projekt	Beskrivelse	Prisoverslag i mio. kr.	Samfundsøkonomisk rentabilitet inkl. effekter i udlandet[1]
Fredericia	Opgradering af baneinfrastrukturen ved havnen	480	Projektet er ikke samfundsøkonomisk rentabelt
Esbjerg	Nyt link mellem eksisterende banegård og ny godsterminal på havnen	270	4 pct.[2]
Aalborg	Godsshunt (direkte sporforbindelse)	135	Projektet er ikke samfundsøkonomisk rentabelt
Nyborg	Sporforbindelse til havnen	45	8 pct.[3]
Tønder-Tinglev	Genåbning af bane	225	Projektet er ikke samfundsøkonomisk rentabelt
Vojens-Hader-slev	Genåbning af bane	60	Ingen samfundsøkonomisk vurdering[4]
Rødekro-Aabenraa	Genåbning af bane	45	Ingen samfundsøkonomisk vurdering[4]

[1] Samfundsøkonomisk rentabilitet indebærer, at den interne rente skal være 5 pct. eller derover.

[2] Hvis kun de nationale effekter medregnes, er den interne rente 1 pct.

[3] Gevinsten afhænger af, om en enkelt operatør vil anvende mulighederne. Hvis kun de nationale effekter medregnes, er den interne rente 5 pct.

[4] Der er ikke foretaget samfundsøkonomiske vurderinger, fordi der ikke er fundet noget markedsgrundlag for en genåbning.

Udmøntning af banegodspuljen på 200 mio. kr. vil ske i forbindelse med de politiske forhandlinger i efteråret 2009 bl.a. på baggrund af screeningsanalysens resultater.

Målsætningen er at fremme jernbaneprojekter, som er samfundsøkonomisk rentable, og hvor der er et potentiale for at fremme kombinationen mellem sø- og jernbanetransport. Endvidere vil der blive lagt vægt på privat og/eller kommunal medfinansiering.

Blandt de undersøgte projekter må det vurderes, at der er størst potentiale i en forbedring af jernbaneforbindelsen til Esbjerg Havn.

I overvejelserne om udmøntning af puljen kan andre projekter, der vurderes af særlig interesse for målsætningen om at flytte mere gods over på bane, også komme i betragtning, eksempelvis i forhold til kombiterminalerne.

Tabel 6 | Samspil mellem jernbane og havnen

Initiativ	Effekt
Pulje til fremme af gods på bane på 200 mio. kr.	Med udmøntning af puljen vil samspillet mellem jernbane og havn blive styrket.
Hirtshals Havn	En ny godsterminal i Hirtshals Havn vil skabe bedre rammer for omlæsning mellem færge og bane.

3.6 Øvrige tiltag

I Danmark og i vores nabolande gælder forskellige regler på en række områder inden for godstransport som f.eks. opsætning af bremser, maksimal toglængde og maksimal hastighed. Alle disse forhold betyder, at godstogenes kapacitet ikke udnyttes fuldt ud.

De forskellige regler landene imellem har en række uheldige konsekvenser. Eksempelvis skal et godstog, der ankommer til Padborg, gøre holdt i 20-30 minutter for at stille bremserne om. Resultatet er, at der ofte er manglende kapacitet til godstogene på Padborg Station.

Reglerne for hvor langt et godstog må være er ligeledes forskellige Danmark og nabolandene imellem, og godstogenes længde er ligeledes bestemmende for hvor hurtigt de må køre. Derfor hænger regelsættet vedrørende hastighed og længde nøje sammen.

Godstogenes længde er i dag op til 835 meter, men det forudses, at denne længde på sigt kan sættes op til 1000 meter på europæisk plan. Det er dog ikke i sig selv nok, at togene kan blive længere, hvis andre forhold betyder, at operatørerne ikke kan udnytte den fulde længde på en driftsmæssig optimal måde.

Hastighed

Hastigheden for godstog bør på udvalgte strækninger forøges. Det vil betyde, at godstogene passer bedre ind med IC-togene og dermed optager mindre kapacitet på skinnerne. Det vil ligeledes betyde, at godstogene ikke lige så ofte skal tages ind til overhaling, så de hurtigere IC-tog kan passere.

En ændring af hastigheden fra 100 km/t til 120 km/t vil eksempelvis betyde én yderligere transitkanal pr. time. Dette er potentielt lig med yderligere 24 transitkanaler i døgnet – blot ved hjælp af en ændring af hastigheden.

Transportministeriet vil arbejde for, at hastigheden for godstogene kan sættes op hvor det er muligt. Spørgsmålet vil også blive drøftet med vores nabolande og i EU.

Flere kanaler til godstog

Banedanmark vil indføre nye køreplansprincipper i 2010, som betyder, at der potentielt kommer 12 ekstra kanaler til godstog i døgnet hver vej på korridoren mellem Øresundsbroen og Padborg frem mod 2011. I timer med færre passagertog, kan der køres endnu flere godstog.
De nye køreplansprincipper medfører, at togfølgen, dvs. det interval togene kører i, ændres. F.eks. betyder dette konkret, at Øresundstogene, der indtil nu har kørt med 10 minutters interval, vil køre med 8- 12 minutters interval, hvilket vil skabe bedre kapacitet til godstog. Endvidere vil øgede hastigheder betyde, at flere godstog kan få plads i køreplanen.

Det er vigtigt, at infrastrukturen og køreplanerne hænger sammen, og at infrastrukturen, de tilladte hastigheder, toglængderne, signalteknologien og reglerne i de forskellige lande ligeledes er tilpasset hinanden.

Flere sprog på jernbanen

Banedanmark har i marts 2009 udarbejdet rapporten ”Flere sprog på jernbanen”, der beskriver de sproglige forhold, der p.t. gør sig gældende på jernbanen samt hvilke initiativer, der iværksættes for at uddanne flere lokomotivførere i andre sprog end deres modersmål. Det vil især få effekt for transittransporter, der f.eks. starter i Sverige og ender i Tyskland med samme lokomotivfører hele vejen.

Anvendelse af flere sprog på banen bør udbredes for at øge rekrutteringsgrundlaget. På kort sigt kan der ske en udbredelse af tysk i Syddanmark og svensk i Østdanmark – hvilket konkret sker ved, at fjernstyringsmedarbejderne de pågældende steder også taler henholdsvis tysk og svensk. På længere sigt kan engelsk anvendes som generelt andetsprog.

Strategi for jernbanens fremtidige organisering

Transportministeriet har i september 2009 fremlagt debatoplægget ”En jernbane i vækst”, som præsenterer de sigtelinjer og problemstillinger, der er forbundet med en samlet plan for udvikling af jernbanen.

Regeringen vil på baggrund af dette debatoplæg fremlægge sin strategi for jernbanens fremtidige organisering i efteråret 2010.

Der vil i strategien blive fokuseret på bl.a. organiseringen af jernbanesektoren, som afspejler de markant forbedrede fysiske og teknologiske rammer som investeringsbeslutningerne fra aftalen om ”En grøn transportpolitik” af 29. januar 2009 indebærer.

Endvidere vil der i strategien blive fokuseret på bedre regler for anvendelse af banenettet, herunder strukturen for baneafgifterne samt velafbalancerede ydre rammevilkår for togtrafikken, herunder kørselsafgifter.

Disse forhold har betydning for godstrafikken, og er med til at skabe klare rammer og retningslinjer for alle implicerede aktører.

Tabel 7 | Styrkelse af kapacitet på banenettet på kort sigt

Indsatsområde	Forventet effekt
Øge hastigheden på godstog fra 100 til 120 km/t hvor det er relevant	En yderligere transitkanal pr. time
Ændrede køreplansprincipper	Flere godskanaler i timen
Flere sprog på jernbanen	Transittransporter der starter i et land og slutter i et andet kan køres med samme lokomotivfører hele vejen
Strategi for jernbanens fremtidige organisering	Vil fokusere på bl.a. organisering af jernbanesektoren og anvendelse af banenettet

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk