



Mere gods på banen

Mikkel Sune Smith, Transportministeriet

BaneBranchen & JETRA, 17. maj 2010

Grundlaget: Transportpolitiske aftaler og strategier



- Med aftale om *En grøn transportpolitik* af 29. januar 2009 blev der afsat 97 mia. kr. til investeringer i infrastruktur.
- Redegørelsen *Fremtidens godstransport* fra april 2009 ridser Transportministeriets overordnede godspolitiske målsætninger op.
- Publikationen *Mere gods på jernbanen* fra oktober 2009 sætter fokus på udfordringer og muligheder for at få mere gods transporteret via bane.
- Aftalen om *En moderne jernbane* af 22. oktober, hvor parterne bl.a. blev enige om at fremme miljøvenlig godstransport, styrke sammenhængen mellem transportformerne og samspillet mellem jernbane og havne i Danmark og afsatte midler til en række initiativer på jernbanegodsområdet.



Jernbanegodstransport i vækst

- Kapaciteten på den danske infrastruktur skal øges og godstransporten skal have gode rammevilkår fordi :
 - Der forventes en vækst i de samlede godsmængder til og fra Danmark på ca. 75% frem til 2025 sammenlignet med niveauet i 2005.
 - Det er en selvstændig målsætning, at en større andel af denne vækst i godstransporten skal ske på bane.
 - Overflytningen skal ske både af hensyn til miljøet og for at reducere den stigende trængsel på de danske veje.
 - Jernbanen skal således løfte en større del, hvis vi skal forhindre, at Køge Bugt-motorvejen, Helsingør-motorvejen og andre af vores store hovedfærdselsårer sander til med udenlandske transitlastbiler.

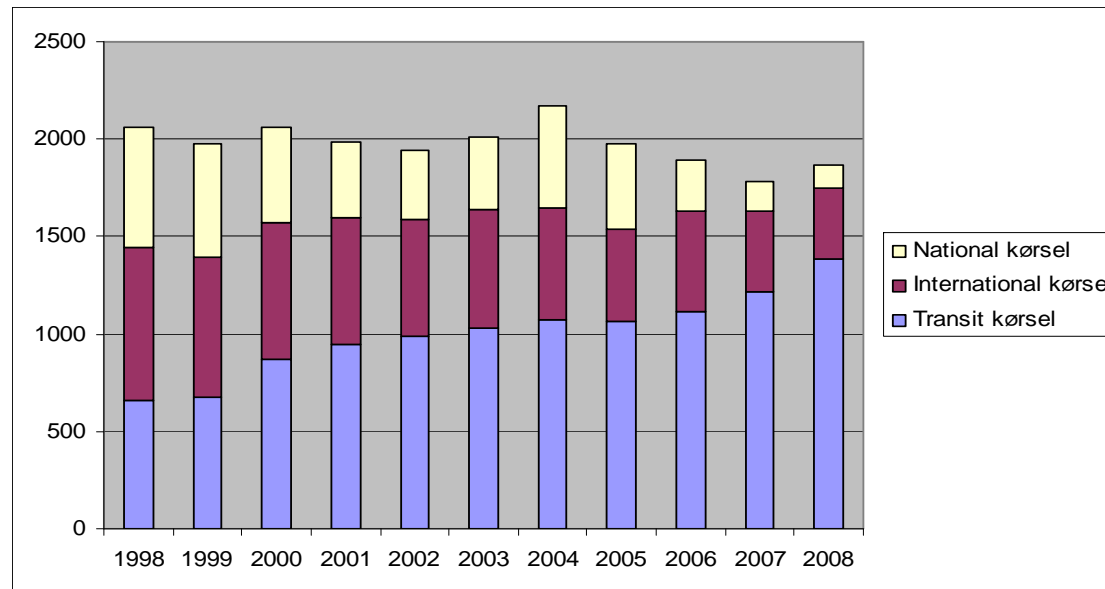


Vækst i transittrafikken – fald i national trafik

Af den samlede transport af gods på jernbane i Danmark i 2008 er:

- 74 pct. transittrafik i form af transport *gennem* Danmark.
- 19 pct. er international kørsel i form af eksport/import til og fra Danmark.
- 7 pct. er national kørsel i form af transport internt *i* Danmark.
- En stigende andel transittrafik, mens national kørsel er faldet

Udvikling i banegodstransport i Danmark 1998-2008 i mio. tonkm



Mulighederne for at udvikle jernbanegodstransport



- For at understøtte væksten i jernbanegodstransport er det vigtigt at udvikle de enkelte transportformer og samspillet mellem dem. Det er samtidig afgørende, at kapaciteten på det danske jernbanenet øges.
- Effektive kombiterminaler er en afgørende faktor for den fortsatte vækst i jernbanegodstransport. Analyser viser, at der vil være et potentiale for vækst i kombitrafikken i Danmark, når forholdene omkring kombiterminalerne forbedres.
- Jernbanen skal være mere et attraktivt alternativ for erhvervslivets transporter. Transittransporterne skal udvikles.
- Det fordrer regelforenkling og gode rammevilkår fra statens side.
- Men transportbranchen har i høj grad også selv et ansvar for at skabe driftssikre transportløsninger på jernbanen til konkurrencedygtige priser og dermed udnytte kapaciteten.



Større baneprojekter

- Der er allerede taget godt fat på at realisere nogle af mulighederne for at udvikle jernbanegodstransport.
- Flere store projekter, der har en positiv effekt på transport af gods på jernbane, blev besluttet i 2009. Projekterne medfører mere kapacitet og et mere sammenhængende infrastrukturnetværk:
 - Dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens, som forventes færdig i 2015.
 - Ny bane mellem København og Ringsted fra 2018. På nuværende tidspunkt er strækningen ud af København den største flaskehals på det danske banenet. Den nye bane er således en forudsætning for, at der kan afvikles mere gods på banen.
 - Femern Bælt. Dobbeltsporet, elektrificeret jernbane i korridoren Ringsted-Rødby. De danske jernbaneanlæg skal være klar til ibrugtagning i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt i 2018.
 - Nyt signalsystem. Det nye signalsystem giver uhindret grænseoverskridende kørsel med godstog, mere effektiv drift og højere sikkerhed og forventes implementeret i 2020/21.
 - Udbygning af kapaciteten på Kastrupbanen. En VVM-undersøgelse er igangsat i år. Der undersøges forskellige muligheder og der afrapporteres endeligt i 2011.



Banegodsprojekter

- Flere projekter med et mere direkte fokus på at udvikle godstransporten er ligeledes blevet besluttet i 2009.
- Projekterne medfører bedre sammenhæng mellem transportformerne og bedre samspil mellem jernbanen og havnene:
 - Der investeres 66 mio. kr. til at forbedre kapaciteten, bl.a. via nye henstillingsarealer, på kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup. Anlægget forventes at stå færdig primo 2011.
 - Der er reserveret 100 mio. kr. som statsligt tilskud til etablering af en ny godsforbindelse til Esbjerg Havn. Beslutningsgrundlaget forventes færdigt i 2012.
 - Der er reserveret 15 mio. kr. som statsligt tilskud til en ny godsforbindelse til Nyborg Havn. Beslutningsgrundlaget forventes færdigt ultimo 2010.
 - Der er reserveret 10 mio. kr. som statsligt tilskud til etablering af en godsterminal ved Hirtshals Havn. Godsterminalen forventes at stå færdigt ved udgangen af 2011.



Regelharmonisering

- Endelig er der igangsat flere projekter med fokus på at harmonisere reglerne for transport af gods på bane for bl.a. at lette international transport og transittransport:
 - På strækningen Hamborg-Padborg er godstogs længde blevet øget fra 650 m til de 835 m, der er tilladt i Danmark. Således kan samme godstog køre fra Hamborg og helt til den svenske grænse uden at skulle ændre på længden.
 - Mulighederne for at uddanne lokomotivførere i andre sprog end deres modersmål undersøges. En arbejdsgruppe er nedsat for undersøge, hvad der skal til for at indføre fremmedsprog på jernbanen.



Effektive kombiterminaler i vækst

- Der er sikret lige- og ikke-diskriminerende adgang til kombiterminalerne for alle godsoperatører.
- Ejerskabet af kombiterminalerne er ved at blive overført fra DSB til Banedanmark for at skabe en mere hensigtsmæssig ejerstruktur. Overførslen forventes på plads snarest.
- Driften af terminalerne konkurrenceudsættes i 2020.
- Investeringen på 66 mio. kr. i yderligere kapacitet på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov forventes at have en hurtig og betydelig effekt:
 - De ekstra arealer vil reducere ventetiden for vognmændene og gøre det muligt at håndtere flere tog om ugen samt reducere risikoen for forsinkede tog.
 - Kombiterminalerne har i dag et uudnyttet potentiale, og godsomsætningen forventes at stige betydeligt efter en udbygning
 - Den samfundsøkonomiske forrentning af en investering i kombiterminalerne er særdeles god.



Danmark som transitland

- Den eksisterende og potentielle transittrafik er ved at blive undersøgt i en analyse, som er ved at blive gennemført i Transportministeriet. Analysen er ikke endelig udarbejdet, men der er nogle foreløbige bemærkelsesværdige pointer:
 - I 2008 blev der i Danmark transporteret mere gods i transit på bane end på vej målt i ton.
 - Væksten i godsmængderne de seneste 10 år har været på ca. 150 pct. Alene fra 2006-2008 er der sket en vækst på 37 pct. i antal ton med jernbane i transit gennem Danmark.
 - Der forventes en yderligere vækst i mængderne af gods, når den faste forbindelse over Femern Bælt åbnes.
 - Omdrejningspunktet er, at transittransporterne også skal tilføre værdi til det danske samfund – herunder værdiskabende erhvervsaktivitet med en højere produktivitet for transportsektoren.
 - Transittrafikken bidrager til at placere Danmark som et af Nordeuropas centrale trafikknudepunkter.

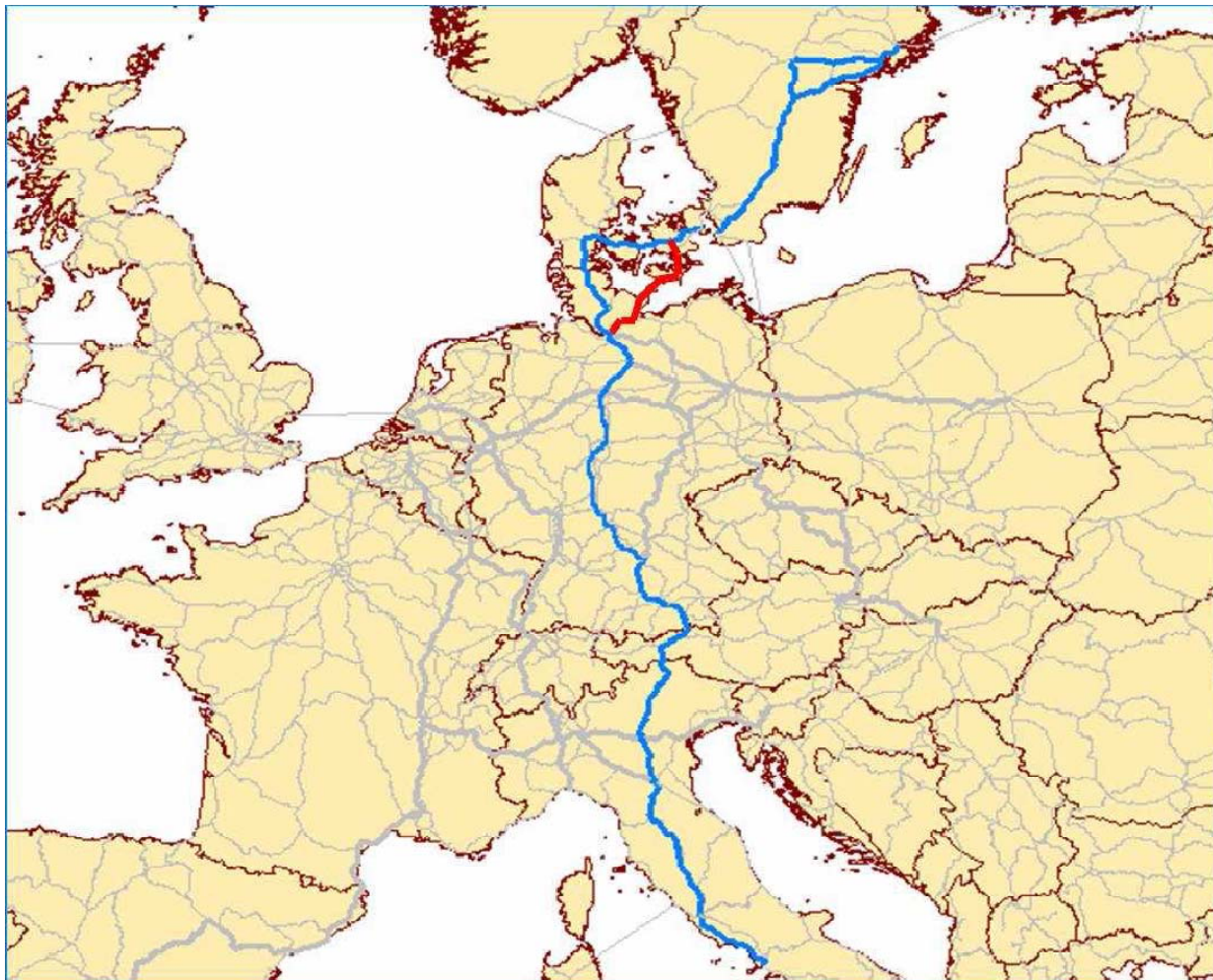


Samarbejde i EU: Godskorridorer

- Der samarbejdes om godskorridorer over hele EU og arbejdet involverer flere medlemslande. Realiseringen af godskorridorerne skal gøre det lettere for togene at krydse grænserne uhindret.
- Godskorridorerne giver et sammenhængende, grænseoverskridende transportnet i EU, et såkaldt interoperabelt netværk.
- 'One-stop-shop': De europæiske infrastrukturforvaltere samarbejder om at tilbyde one-stop-shop. Dvs. at de, der søger om kanaler til en godskorridor, fremover kan nøjes med at sende én elektronisk ansøgning og få adgang til hele strækningen i stedet for at søge hos hver enkelt lands infrastrukturforvalter.
- Effektive godskorridorer styrker konkurrenceevnen i forhold til andre transportformer og dermed også væksten i den internationale jernbanetransport.



Kort over Korridor B – Stockholm-Napoli





Fakta om Korridor B

- Korridor B er en del af et større net af 6 europæiske jernbanekorridorer (A-F), som krydser hinanden på strategisk udvalgte steder i EU.
- Korridor B løber mellem Stockholm og Napoli og er ca. 3600 km lang.
- Den går igennem Italien, Østrig, Tyskland, Danmark og Sverige og har stor betydning for godstransporten mellem Nord- og Sydeuropa.
- Det forventes, at antallet af tog på korridor B vil stige med ca. 50 % i perioden 2005 –2015. I samme periode forventes mængden af gods i ton at stige med 60 %.



Korridor B og ERTMS

- Korridor B skal være udstyret med ERTMS i 2020. Danmark er blevet udpeget til formand i den bestyrelse, der skal styre arbejdet med at indføre det fælleseuropæiske togkontrol- og kommunikationssystem ERTMS på Korridor B.
 - Den danske del af Korridor B planlægges sat i drift med ERTMS inden udgangen af 2020.
 - Femern Bælt-forbindelsen og den nye strækning mellem København og Ringsted åbner med ERTMS fra starten.
- Fordele ved ERTMS på Korridor B:
 - Gør det nemmere at køre godstog på tværs af landegrænser uden dyr ekstra udrustning af lokomotiver
 - Højere regularitet, dvs. flere tog til tiden
 - Fortsat høj sikkerhed



Analyser og strategier i 2010

- *En Jernbane i vækst:* Skal afsøge forskellige muligheder for at udvikle jernbanesektoren og i den forbindelse er en række arbejdsgrupper nedsat, der bl.a. skal:
 - Se baneafgifterne efter i sømmene
 - Fokuserer på hensigtsmæssige prioriteringsregler for brug af banenettet
 - Fokuserer på øget kundeorientering og en forøgelse af togtrafikken
- I april i år er der gennemført en organisationsændring, der skaber en klarere ansvarsfordeling i jernbanesektoren:
 - Trafik- og Færdselsstyrelsen er lagt sammen
 - Trafikstyrelsens anlægsafdeling er lagt over i Banedanmark
 - Banedanmarks bestyrelse nedlægges
- *Danmarks rolle som transitland:* Transportministeriet har iværksat en analyse af perspektiverne for gods i transit gennem Danmark. Analysen forventes færdig i løbet af sommeren 2010.
- *Regeringsgrundlaget for 2010:* Regeringen vil fortsætte arbejdet med at forberede et nyt system med grønne kørselsafgifter.