

# **Railion Danmark A/S**

**Glostrup,  
18. Maj, 2005**

# Agenda

---

**1****Railion Danmark A/S****2****Godsbaneproduktion****3****Godsbaneudvikling i et europæisk perspektiv****4****Fremtid og muligheder**

## Railion Danmark A/S

### Organisation, - Stationer, terminaler, trækraft

- 507 ansatte, heraf 213 lokoførere, 200 stationsbetjente og 94 administrative.
- Omsætning: ca. 573 mio. kr. i 2004
- Transporterede ca. 7,1 mio. tons i 2004
- 43 Lokomotiver, elektriske og diesel
- Hub i Fredericia og Ringsted
- 4 Intermodale stationer i Danmark, adgang til havne terminaler



# Railion Danmark A/S

## Trækraft

### 43 strækningslokomotiver:

13 EG = 8800 Hk

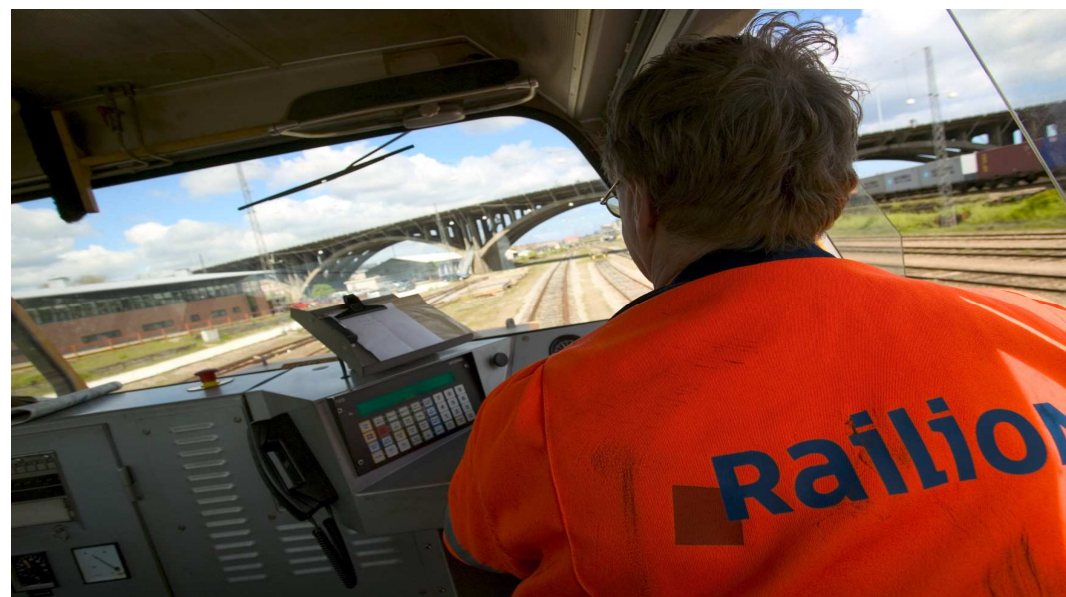
10 EA = 5000 Hk

7 MZ II = 3300 Hk

13 MZ IV = 3900 Hk

21 Rangerlokomotiver MK = 525 Hk

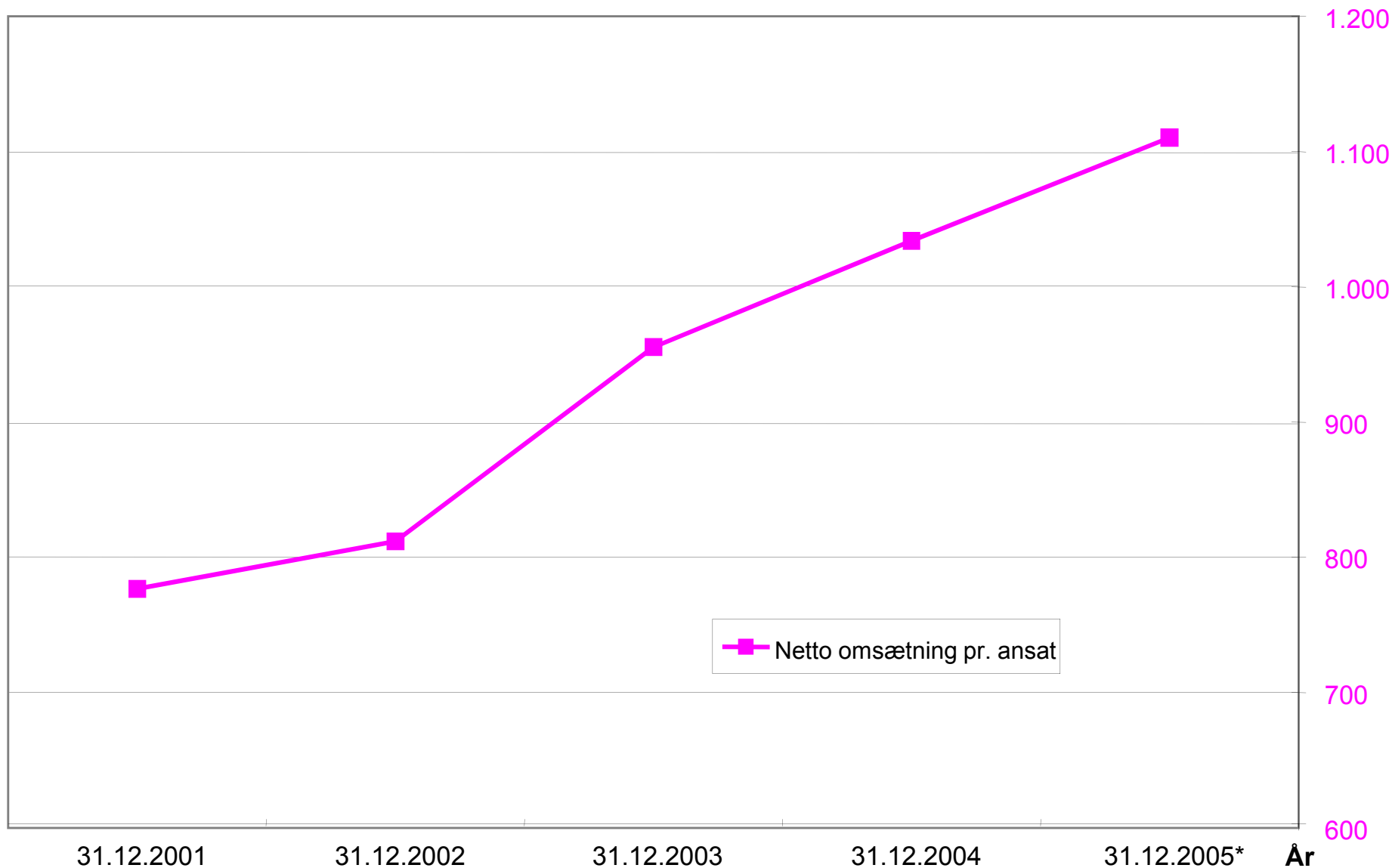
26 Rangertraktorer Köf = 128 Hk



# Netto omsætning pr. ansat i Railion Danmark

TDKK

Netto omsætning pr. ansat



## Personalesituationen i Railion Danmark A/S

---

### Udviklingen

- Overtagelse af 700 medarbejdere fra DSB i år 2001.
- Railion Danmark's medarbejdere er i de fleste tilfælde ansatte i DSB udlånt til virksomheden.
- For at tilsikre en bedre forankring af medarbejderne i Railion Danmark gennemfører virksomheden et stort kultur-forandringsprogram.
- Railion Danmark har en målsætning indenfor H.R.:
  - Vi vil have ledelsesretten for vore egne medarbejdere.

## Personalsituationen i Railion Danmark A/S

---

### Status på Kultur-programmet:

- **Indført regler for god opførsel samt holdningsbearbejdning for tilsikring af reduktion i skader, bedre kundebetjening og bedre kollegial opførsel.**
- **Gennemført uddannelser og tilsikret at Railion Danmark lever op til de sikkerhedsmæssige- og arbejdsmiljømæssige regler.**
- **Startet nedbrydninger af ikke tidssvarende faggrænser.**
- **Ny virksomhedstilpasset uniformsprogram.**
- **Gennemført medarbejder-evaluering og aftalt udviklingsplaner for den enkelte medarbejder på hovedkontoret.**
- **Røgfrit miljø på hovedkontoret og planer om indførelse generelt i Railion Danmark.**

# Agenda

---

**1**

Railion Danmark A/S

**2**

**Godsbaneproduktion**

**3**

Godsbaneudvikling i et europæisk perspektiv

**4**

Fremtid og muligheder



## **Railion Danmark A/S**

### **Operatørlicens og Sikkerhedscertifikat**

---

**For opnåelse af operatørlicens og sikkerhedscertifikat skal Railion have:**

- **faglige kvalifikationer for at drive jernbanevirksomhed, herunder godkendt jernbanesikkerhedsorganisation**
- **ansvarsforsikring på minimum 306 mio kr (pr. 01.01.2005)**
- **Dokumentation for**
  - **Intern tilsyn**
  - **Godkendte uddannelser, herunder efteruddannelse**
  - **Procedure for undersøgelse/opfølgning på sikkerhedsmæssige hændelse**
- **sikkerhedsgodkendt materiel, ajourførte normer/forskrifter for eftersyn af materiellet, samt registrering af al vedligeholdelse**
- **sikkerhedsmæssigt uddannet personale**
- **procedurer for indsamling af data for vedr. sikkerhedsmæssige hændelser**

## **Railion Danmark A/S**

### **Trafikregulering**

---

**Banedanmark har til opgave at foretage trafikreguleringen dels i forhold til jernbaneoperatørerne i Danmark og dels i forhold til infrastrukturforvalterne i ind -og udland.**

**Terminer i forhold til ny køreplan i 2006 (pr. 08.01.2006)**

- **Kapacitetsansøgning til Banedanmark – 8 mdr. før ny køreplans ikrafttræden**
- **Foreløbig kapacitetstildeling – 6 mdr. før ny køreplans ikrafttræden**
- **Endelig kapacitetstildeling – 3 mdr. før ny køreplans ikrafttræden**
- **Sidste frist for ændringsønsker - 1 1/2 – 2 mdr. før ny køreplans ikrafttræden**

**Til for brug godsoperatører er der i alt tildelt ca. 2 godskanaler pr. time, hver vej.**

## **Railion Danmark A/S**

### **Trafikregulering (cirkulærer, LA, begrænsninger mv)**

---

**Trafikafviklingen indeholder en prioriteringsliste for de enkelte operatørers produkter.**

**Railion Danmark er begrænset af, at passagertransport har 1. prioritet på jernbanenettet.**

**Den planlagte trafik reguleres i forhold til:**

- **sporarbejder (hastighedsnedsættelser/omlægninger**
- **skader på spor (spærringer/hastighedsnedsættelser)**
- **løvfald (nedsættelse af belastning i efterårsperioden => øgede omk.)**

**Trafikregulering i forbindelse med infrastrukturarbejder medfører ofte kvalitetsbrist i form af :**

- **forsinkelser**
- **kundeklager**
- **øgede operatøromkostninger**

**Banedanmarks reovering af rangerbanegården i Fredericia i 2004 blev forsinket i forhold til aftalt termin. Railion Danmarks estimerede ekstra omkostninger beløb sig til i alt 18,8 mio**

## Railion Danmark A/S

### Uddannelseskrav Lokomotivfører vs. Lastbilchauffør:

Uddannelsesart	Lokomotivfører	Lastbilchauffør
Kørekort (licens)	Licens skal fornyes hvert 10 år	Kørekortet skal først fornyes fra det fyldte 70 år
Grunduddannelse	13 måneder + materiel og strækningsuddannelse	4-6 uger eller erhvervsuddannelsen på 1½ år.
Efteruddannelse	Hvert 2 år	Foregår kun ved grov færdselsforseelse
Materieludd (del af	For hvert type lokomotiv	Foregår ikke (fx ved skift fra MAN til Volvo)
Strækningsuddannelse (del af lokomotivførercertifikat)	For hver eneste strækning ("vejstrækning", fx København-Odense, Århus-Aalborg)	Kørekortet gælder overalt i verden. (uanset om man kører i højre eller venstre side, andre skilte o. l.).
Farligt gods Efteruddannelse i farlig gods	RID Indenfor rimelig tid og hver gang der er nyt i RID	ADR Hvert 5. år

**Myndighederne skal godkende hver eneste uddannelse ifm jernbanedrift.**

**Pointen er, at alle vores uddannelser skal godkendes i Trafikstyrelsen, på trods af at vi som operatør altid har ansvaret for sikkerheden ved kørsel med godstog.**

## Godsbaneproduktion Konventionel trafik – HUB i Fredericia og Ringsted

---



**Operatører har en benyttelsesret af godsbanegårde for rangering og pålæsning.**

## Godsbaneproduktion

### Intermodal-terminaler; Århus, Taulov, Høje Tåstrup, Vasbygade



**Veksellad**



**Trailer**



**Container**

- Intermodal trafik afvikles på specielle terminaler i Danmark; Århus, Taulov, Høje- Tåstrup og Vasbygade
- I modsætning til den konventionelle trafik, betaler Railion Danmark benyttelsen af kombi-terminalerne
- Disse ydelser er sammensat af leje- og infrastrukturafgifter og er uopsigelige i op til 14 år.  
-(Høje-Tåstrup i 2019)
- Eksisterende betalinger gør det ikke muligt at drive en lønsom forretning

## Godsbaneproduktion

### Udviklingen i broafgifter på Storebælt 1998 - 2005

---

- **Betaling til broafgifter i 2004; ca. 103 mio. DKK = ca. 18% af den totale omsætning**
- **Railion betaler til Bane Danmark**
- **Har ingen forhandlingsret med Sund og Bølt som lastbilerne**
- **Siden åbningen af Storebælt er afgiften steget med 18% for jernbanen og 13% for Lastbiler**
- **Stor betydning for banens konkurrencedygtighed**
- **Udsigt til lempelse hvilket er meget positivt**

# Godsbaneproduktion

## Miljø

- Forurening ved godstransport:  
 Vejtransport står for 84% af al CO<sub>2</sub>- udslip, lufttransport står for 13%.  
 De sidste 3 % er fra bane- og søtransport.**

\* I følge White Paper: European transport policy for 2010.

Euro pr lastenhed (lastbil/banevogn)	Lastbil	Banevogn	Forskel i euro
Forudsætninger	1 lastenhed á 18 ton nyttelast	18,75 lastenheder på 25 vogne	
Eksterne omkostninger	83	27,4	55,6
Afgifter	50,7	19,1	31,6
Samfundsøkonomisk nettoomk.	32,3	8,3	24

Eksterne omkostninger:  
 Hver gang en lastenhed af 18 ton bliver fragtet på bane over en strækning på 300km, vil det koste 55,6 € mere at transportere godset på vej.

Kilde, skema: brev af 29.10.2002, jf.nr. 615-1, fra trafikministeren til DTL samt seneste bekendtgørelse om miljøtilskud til godstransport på jernbane i 2004. Baseret på en gennemsnitlig kørt distance på ca. 300 km

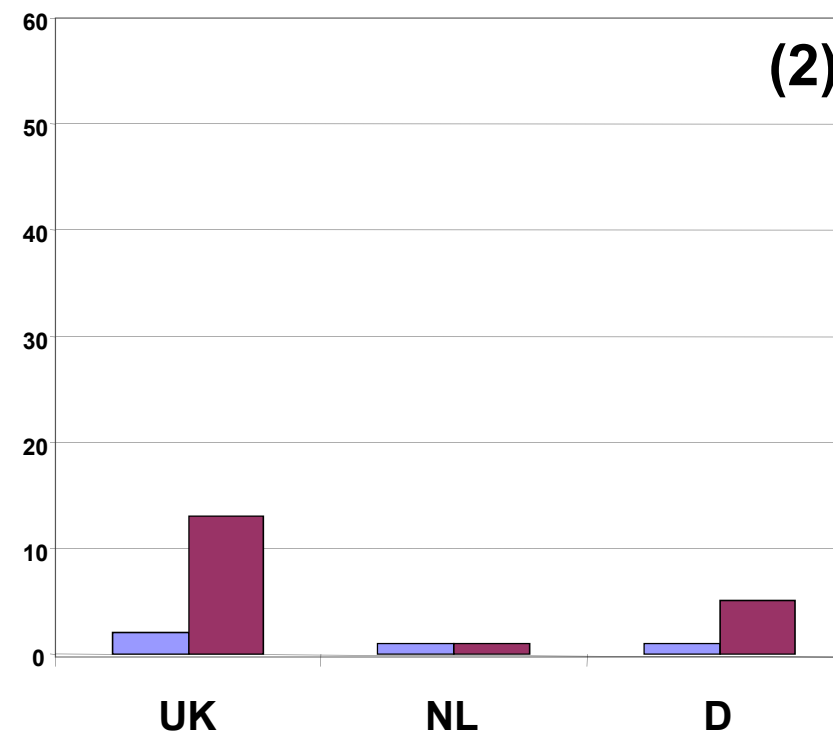
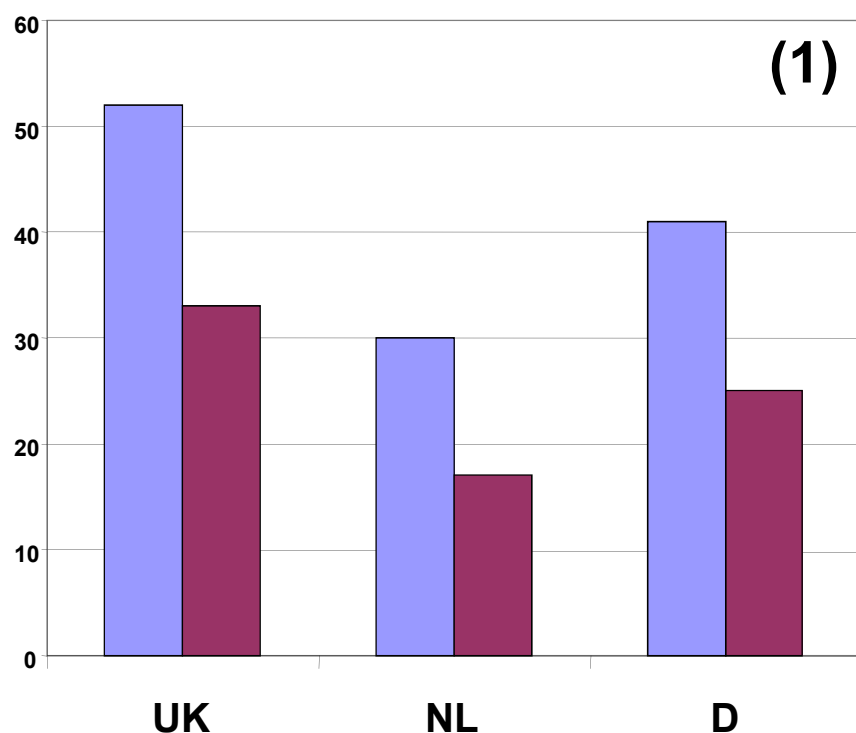


# På europæisk plan er der stor forskel på betalingen af eksterne omkostninger for vej- og banetransport

Undersøgelser fra 2003 viser at lastbiler ikke betaler for deres eksterne omkostninger.

(1) Vej skatter < eksterne omkostninger ; jernbane skatter > eksterne omkostninger

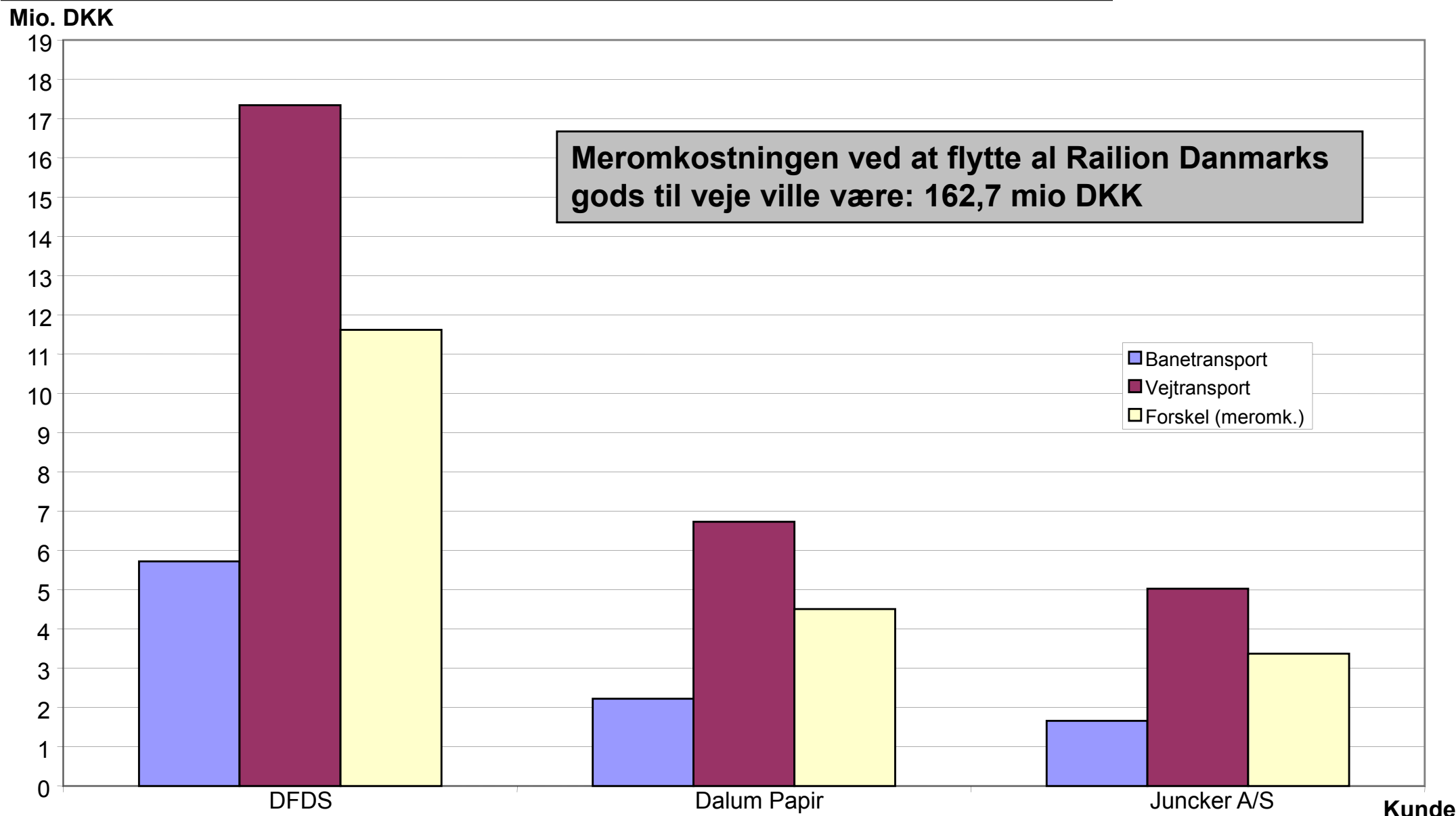
(2) Banetransport er signifikant mere miljøvenlig end vejtransport



- Eksterne omkostninger i Euro pr. tusind ton-km
- Skatter på transport i Euro pr. tusind ton-km

Kilde: ECMT (2003), CER

# Eksterne omkostninger for udvalgte kunders transporter udført af Railion i 2004



# Agenda

---

**1**

Railion Danmark A/S

**2**

Godsbaneproduktion

**3**

**Godsbaneudvikling i et europæisk perspektiv**

**4**

Fremtid og muligheder

## Udvikling i et europæisk perspektiv

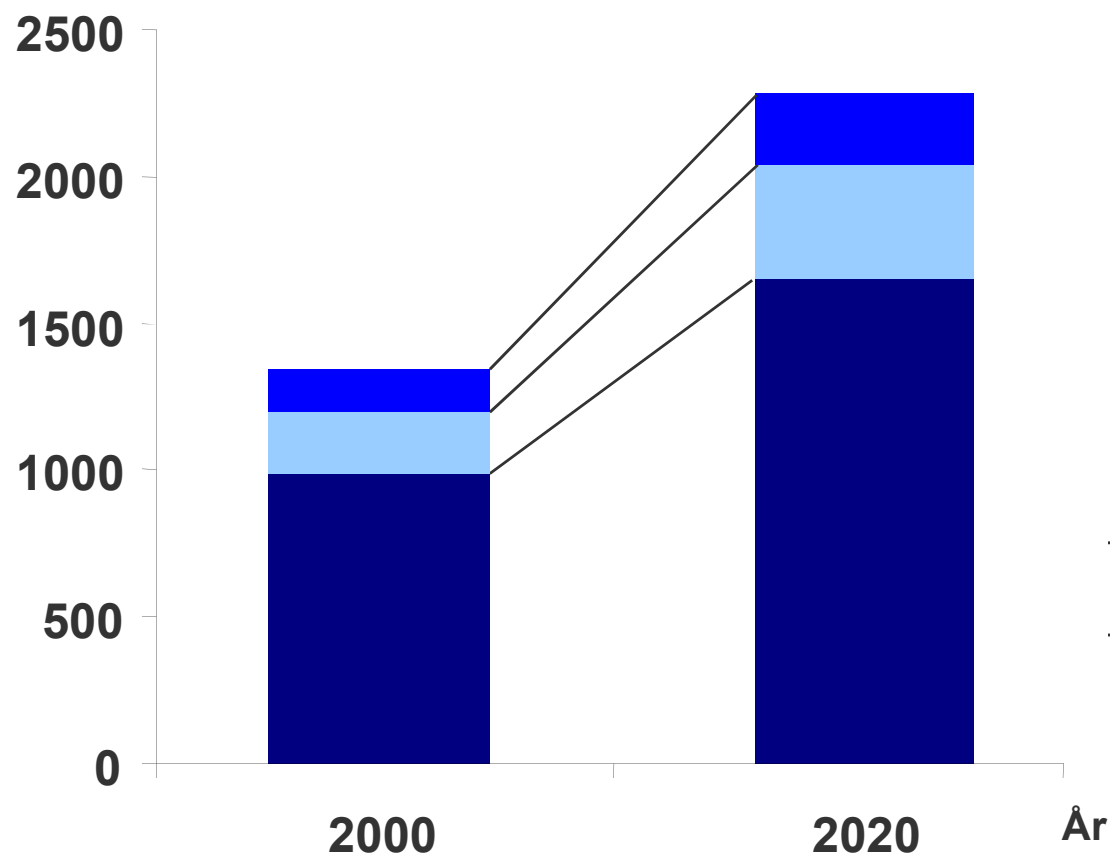
### Liberalisering

---

- **Liberalisering begyndt**
- **EU aktiv omkring større effektivitet**
- **Stor international aktivitet imellem baneaktører**
- **Stigende national politisk interesse**
- **Erkendelse af at trængsels problematik er reel**
- **Intensiveret dialog i branchen, udbydere og transportkøbere**
- **Fælles opgave at håndtere den estimerede vækst**

# Prognose: Interregionalt godstransport i EU, 2000-2020

Mia. tonkm

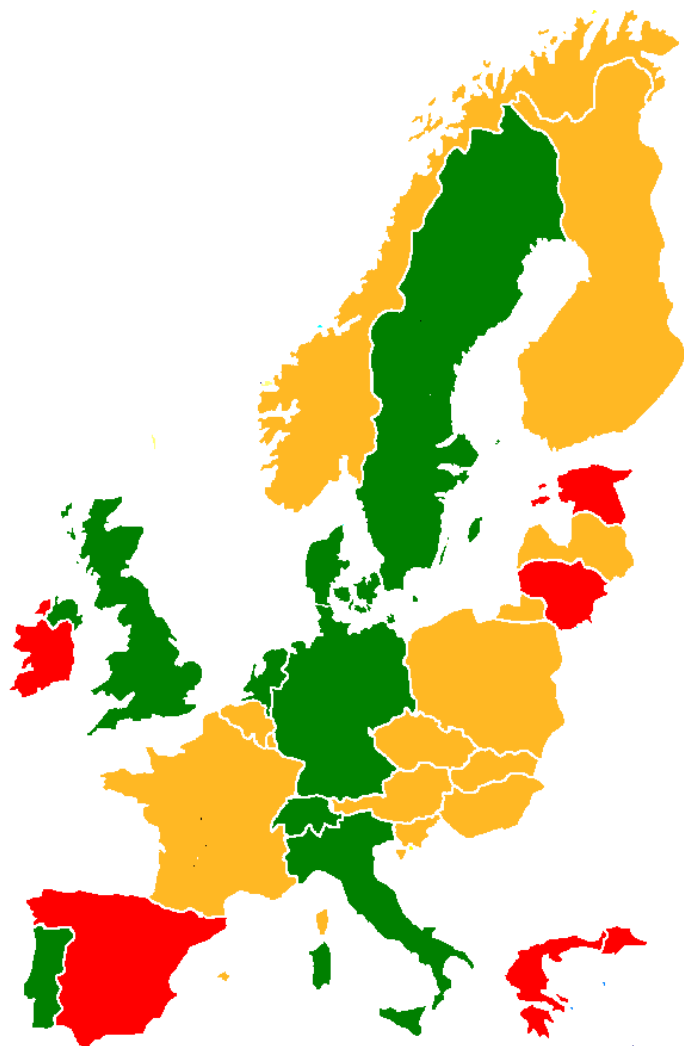


Transportform*	Mia.tonkm 2000	Mia.tonkm 2020
Indre vandveje	145	242
Bane	210	392
Vej	987	1.647
<b>I alt:</b>	<b>1.342</b>	<b>2.281</b>

\*) Kilde: TEN-STAC, NEA for Europakommisionen. Scenarium "Trend+"

## Forskellige grader af liberalisering i Europa

---



Liberaliseringsprocessen<sup>\*)</sup> er:

■ I gang og til tiden

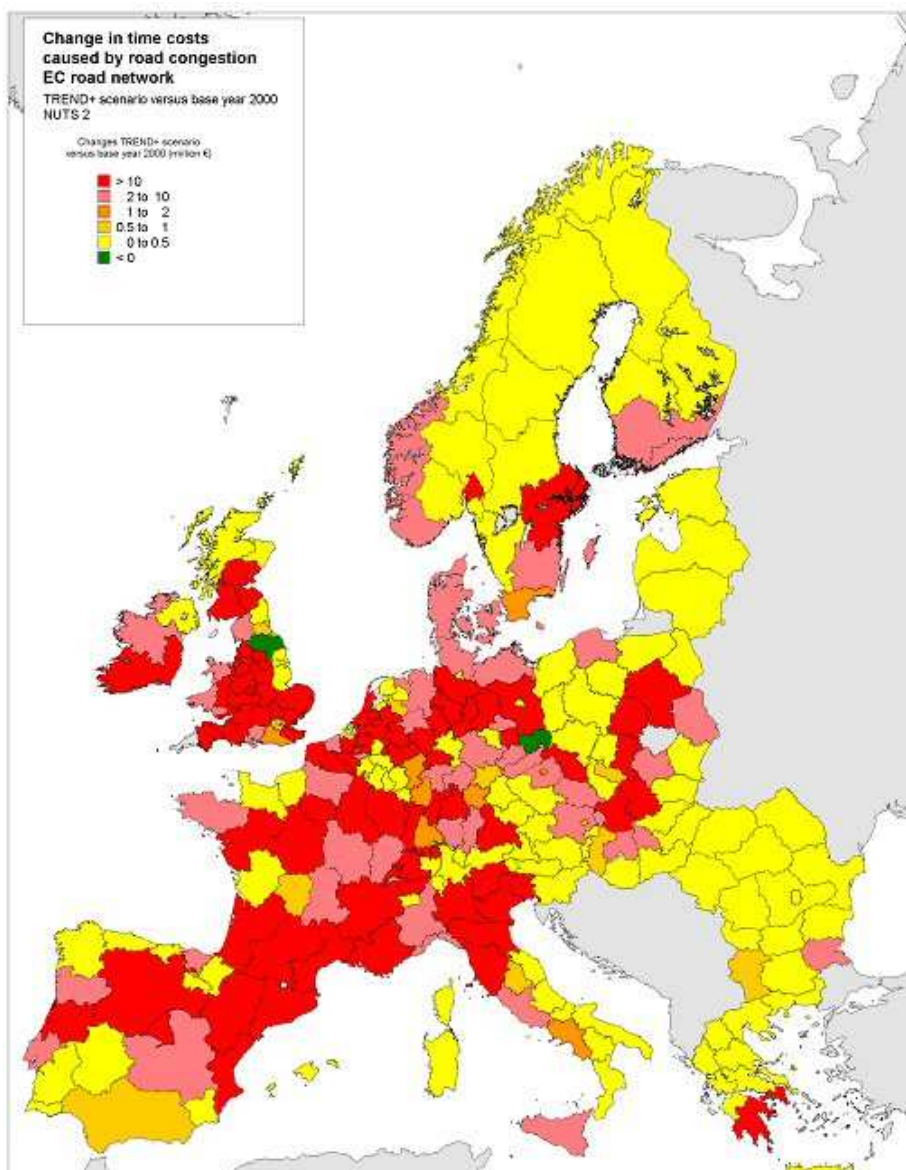
■ Forsinket

■ Afventer påbegyndelse

<sup>\*)</sup> Kilde: Rail Liberalisation Index 2004, IBM Business Consulting

# Udvikling i et europæisk perspektiv

## Trængselsproblematik, flaskehalse i Europa



- **Flaskehalse i EU's vejnet betyder væsentlige større tidsomkostninger ved godstransport i fremtiden**
- **Kan lette trykket på vejene ved at flytte godset til andre transportformer**

## Udvikling i et europæisk perspektiv EU-initiativer - interoperabilitet

---

- **Fælles europæisk lokomotivfører uddannelse**
- **Fælles signalsystemer**
- **Tog der kan krydse grænserne**
- **Ovenstående vil være med til at reducere skifte tiden ved grænserne, hvilket vil kunne løse en række forsinkelsesproblemer**



# Agenda

---

**1**

Railion Danmark A/S

**2**

Godsbaneproduktion

**3**

Godsbaneudvikling i et europæisk perspektiv

**4**

**Fremtid og muligheder**

## **Fremtid og muligheder Konkurrenceevne**

---

**For at sikre jernbanens overlevelse i Danmark er det nødvendigt med initiativer**

- **Broafgiftssænkninger**
- **Huslejesænkninger på kombi terminaler**
- **Mulighed for at få direkte forhandlingsret med tjenestemandsgruppen**

## Jernbanens konkurrencedygtighed

---

### Oplagte potentialeområder:

- **Anvendelsesmuligheder på vogntyper**
- **Optimere processer – reducere ”turn around” tider**
- **Netværkstilgang – udvikle høj-effektive korridorer**
- **Internationalisere processer og standarder**
- **Arbejde målrettet med nationale myndigheder om infrastrukturelle forudsætninger**

## Udviklingspotentialet

---

- **Store vedvarende volumener**
- **Lange distancer**
- **Anvendelighed på vogntyper**
- **Håndtering – kapacitet på godsbanegårde og terminaler**
- **Pålidelige trafikproduktioner gennem flaskehalse**
- **Tættere samarbejde med ”short sea” og havne, samt speditører.**

**Tak for Jeres opmærksomhed!**