



## **Kombiterminalernes fremtid**

Kapacitetsforhold, økonomisk bæredygtighed og organisatorisk ramme for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

Hovedrapport



## Forord

Transport og Energiministeriet anmodede i slutningen af 2005 Trafikstyrelsen om i samarbejde med DSB, Railion og erhvervet i øvrigt at foretage en undersøgelse af problemstillinger omkring kapacitetsforhold, økonomiske forhold og organisatoriske rammebetingelser for kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Undersøgelsen skulle skitsere mulige fremtidige organiseringer af kombiterminalerne med henblik på en høring af branchens synspunkter.

På den baggrund udarbejdede Trafikstyrelsen en hovedrapport, som foruden selve rapportteksten indeholdt et kortfattet resumé med undersøgelsens væsentligste elementer, samt en bilagsrapport med uddybende beskrivelser.

Rapporterne blev den 10. oktober 2006 sendt i høring til en række virksomheder, interesseorganisationer og offentlige interessenter med frist til den 03.11.2006 for modtagelse af høringssvar.

De modtagne høringssvar gav anledning til at lade gennemføre supplerende undersøgelser vedrørende betalings- og markedsforhold. Disse blev afsluttet i december 2006. Der er efterfølgende udarbejdet et høringsnotat med en redegørelse for de modtagne høringssvar og med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Nærværende rapport er en revideret version af den oprindeligt udsendte hovedrapport fra oktober 2005 på baggrund af bl.a. konklusionerne i høringsnotatet fra januar 2007.



# Indhold

<b>Resumé</b>	<b>7</b>
<b>Indledning</b>	<b>11</b>
Baggrund	11
Begrebet kombitransport	12
Beskrivelse af kombiterminalerne	13
Banegodssektoren de seneste 10 år	14
Foreliggende transportstatistik og prognoser	15
<b>Kapacitetsforhold</b>	<b>19</b>
Kapacitetsbegrebet	19
Trafikmønstret	19
Sammenhæng mellem kapacitet og effektivitet	20
Kapaciteten på hovedbanenettet	21
Kapaciteten i Taulov	21
Kapaciteten i Høje Taastrup	22
Trafikale udviklingsmuligheder	23
<b>Økonomisk bæredygtighed</b>	<b>25</b>
Nuværende lejeforhold og terminaløkonomi	25
Mulighed for økonomisk balance	26
Eksempel på fremtidig terminaløkonomi	29
<b>Organisatorisk ramme</b>	<b>31</b>
Overordnede rammebetingelser	31
Nuværende organisering	32
Barrierer mod udvikling af kombitrafikken	32
Fortsættelse af nuværende ordning	33
Forslag til ny ordning	36
Offentlig-privat aktieselskab (model 1)	38
Selskab under Banedanmark (model 2)	39
Ny statslig virksomhed (model 3)	40
Salg til private (model 4)	40
Salg til Railion Danmark A/S (model 4a)	41
Ny organisatorisk placering under DSB (model 5)	41
Afsluttende bemærkninger	41



## Resumé

Den danske banegodssektor har gennemgået væsentlige forandringer de seneste 10 år fra at være en statsunderstøttet del af DSB med et betydeligt tilskudsbehov til en aktivitet, der nu gennemføres på rent kommercielle betingelser. Det samlede godstransportarbejde har været nogenlunde uforandret under denne omdannelsesproces, men trafikmønstret og kundeporteføljen er stærkt forandret, og resultatet har været en markant større effektivitet og langt mindre driftsunderskud.

De kommende år forventes stor vækst i godstransporten. Foreliggende prognoser viser, at transporten ind i og ud af Danmark kan forventes fordoblet i perioden 2000-2025. Dette gælder ikke mindst transport med lastebærere – containere, veksellad og trailere – der også indenfor sø- og vejtransport har vundet markedsandele de seneste 10-15 år på bekostning af traditionel hellast og stykgods. I banegodssektoren må en forholdsmæssig stor del af vækstpotentialet derfor ventes at tilhøre kombitransporten, hvor transport af lastebærere foregår dels med lastbil og dels med jernbane, og eventuelt også med skib.

Den kombinerede transports prisfordel er forholdsvis beskeden i forhold til de rene lastbilløsninger. Den må derfor generelt kunne matche landevejens transporttider, præcision, forsyningssikkerhed og fleksibilitet for at være konkurrencedygtig. Dette leder til et kombikoncept, hvor der overvejende køres heltog direkte mellem kombiterminalerne, hvilket kræver destinationer med ret store godsmængder, som desuden skal være i rimelig balance i begge retninger. Disse konkurrenceforhold medfører en naturlig øvre begrænsning på kombitrafikkens samlede markedsandel.

Den danske kombitrafik betjenes hovedsageligt af de to DSB-ejede kombiterminaler i henholdsvis Taulov, der fungerer som skandinavisk "drejeskive", og i Høje Taastrup, der er en vigtig forsyningsterminal for Hovedstadsområdet.

De to terminaler har en hensigtsmæssig placering, men deres tilstand er i dag mindre velegnet til at løfte de kommende års trafikale udfordring. Terminalerne er nedslidte, og indretningen er langt fra optimal. Desuden er kapaciteten reelt tæt på at være opbrugt på de to terminaler, mest udtalt i Høje Taastrup. Strukturelle markedsbetingelser er baggrunden for, at der kun er begrænset efterspørgsel i de tidsrum, hvor terminalerne endnu har ledig kapacitet. Dog kunne visse især maritime kunder muligvis være interesserede i at udnytte denne ledige kapacitet, men disse kræver generelt større forsyningssikkerhed og flere faciliteter, end terminalerne kan tilbyde i dag.

Det er en konklusion, at kombiterminalernes kapacitet og tilstand udgør den i øjeblikket væsentligste flaskehals for vækst i den kombinerede transport. Det kan desuden af undersøgelsens udledes, at en ændring af ejerskab og forvaltning må betragtes som en forudsætning for en videre udvikling af kombiterminalerne.

Trafikstyrelsen har i overvejelserne om terminalernes fremtidige organisering og drift lagt til grund, at principperne, som anført i Trafikministeriets Bekendtgørelse nr. 977 af 16/12/1998 om modtagepligt på kombiterminaler (om at terminalerne skal være uafhængige, reelt åbne og ikke-diskriminerende i forhold til både vej kunder og jernbanekunder) er et hensyn, som ønskes videreført.

Terminalerne må med henblik på at nærme sig eller opnå økonomisk bæredygtighed drives af en virksomhed med indgående kendskab til terminaldrift og med primær interesse i at drive, investere i og udvikle terminalerne. Det må forudses, at der skal investeres betydelige beløb i terminalerne for at forbedre terminalernes funktion og evne til at tiltrække og håndtere nye kunder.

Terminalerne fremtræder i dag ikke som økonomisk bæredygtige. Der vurderes kun at være begrænset mulighed for at reducere terminalernes driftsomkostninger. Således synes økonomisk bæredygtighed at skulle skabes gennem øget indtægtsgrundlag.

Indtægtsgrundlaget har hidtil alene været speditørers betaling for løft af lastebærere. Bekendtgørelsen om kombiterminaler må ændres, så også jernbaneoperatører betaler for deres brug af terminalinfrastrukturen og den værdiskabende service, der ydes. Desuden bør terminalerne forretningsgøres gennem et større udbud af værdiskabende service til de kunder, der benytter terminalerne. Henstilling i kortere eller længere tid af lastebærere er et vigtigt forretningsområde, som ses på mange godsterminaler. Også andre former for service kan komme på tale, f.eks. lagerhotel, reparationer og rengøring af lastebærere etc. På omkostningssiden er lejen for terminalerne, særligt i Taulov, en tung belastning, der må findes en løsning på.

Det vurderes, at en række kombiterminaler i Europa har modtaget eller modtager forskellige former for offentlig støtte, bl.a. har tilskud fra EU-programmer medvirket til realiseringen af en række terminalinvesteringer. En tilsvarende dansk model med inddragelse af EU-tilskud til fremme af terminalernes fremtidige bæredygtighed må indgå som en del af de organisatoriske overvejelser.

En særlig planlægningsmæssig udfordring er eventuelt ændrede rammebetingelser i den overordnede infrastruktur. En eventuel ny jernbane ud af København og en fast forbindelse over Femern Bælt vil i givet fald medføre væsentlige ændringer i de grundlæggende godsstrømme, hvilket bl.a. kan få betydning for Taulovs drejeskivefunktion, som måske helt eller delvist flytter til andre terminaler. Ændringerne vil kunne aktualisere en hel eller delvis flytning af terminalen i Høje Taastrup til eksempelvis Køge, som med en ny bane er en banelogistisk bedre placering. Begrænsede udbygningsmuligheder i Taulov kan muligvis indenfor en noget kortere tidsramme aktualisere en flytning af den nuværende terminal ca. en km mod øst.

Rapporten skitserer nogle mulige løsningsmodeller for en fremtidig organisering af de to kombiterminaler, som er baseret enten på en offentlig-privat samarbejdende selskabskonstruktion, på et fuldt offentligt ejerskab, der kan placeres i forskelligt regi, eller på et fuldstændigt frasalg til private. Det er en forudsætning for en fremtidig løsning, at terminalerne skal drives på vilkår, som er neutrale, lige og ikke-diskriminerende i forhold til alle kunder

Følgende løsningsmodeller er beskrevet:

- Offentlig-privat samarbejdende aktieselskab (model 1)  
Staten overtager terminalerne. Som medstifter af et terminalaktieselskab apportindskyder staten terminalerne i selskabet, hvor private investorer forudsættes at deltage med den opgave at udvikle og drive terminalerne. Neutralitet vil kunne sikres, ligesom apportindskuddet af de nuværende terminaler bidrager væsentligt til en forbedret økonomi i forhold til terminalernes aktuelle situation
- Selskab under Banedanmark (model 2)  
Terminalerne overtages af Banedanmark. Terminalerne indskydes i et helejet datterselskab, hvis drift eventuelt udliciteres. Neutralitet og en forbedret økonomi vil kunne sikres for terminalerne
- Statsvirksomhed A/S eller Selvstændig Offentlig Virksomhed (model 3)  
Terminalerne etableres som en ny statslig virksomhed under Transport og Energiministeriet. Driften overvejes udliciteret. Neutralitet og en forbedret økonomi vil kunne sikres
- Salg til private (model 4)  
Terminalerne sælges til private operatører, som forudsættes at danne et terminalselskab. Selskabet vil fra starten have købsprisen som en væsentlig økonomisk byrde og på sigt vil hverken neutralitet eller terminalernes beståen være sikret.
- Salg til Railion Danmark A/S (model 4a)  
Modellen er en variant af ovennævnte model. Neutralitet kan ikke sikres under en enkelt virksomheds monopolposition på terminalerne. Railion Danmark har desuden tilkendegivet at terminaldrift ikke opfattes som et forretningsområde på sigt.
- Ny organisatorisk placering under DSB (model 5)  
Der forudsættes et fortsat DSB ejerskab indenfor rammerne af et datterselskab. Ændringen vil ikke bryde med de eksisterende kontraktuelle forpligtelser. Da-



gens aktuelle problemer vil fortsat eksistere. Det betydelige investeringsbehov i terminalerne vil imidlertid fortsat indenfor DSB-koncernen være i konkurrence med investeringer i DSB's kerneområder.

Der udestår økonomiske og juridiske analyser, førend, der kan tages stilling til hensigtsmæssigheden af de forskellige organisationsmodeller.



## Indledning

Banegodsmængderne har holdt sig uændret under de seneste 10 års omdannelse af sektoren, hvor der er sket markante effektiviseringer. De kommende år ventes stor vækst i transportbehovet. En stor del af banepotentialet vedrører kombitrafikken, der overvejende må betjenes via kombiterminalerne i Taulov og i Høje Taastrup.

### Baggrund

Trafikstyrelsen blev i slutningen af 2005 anmodet om i samarbejde med DSB, Railion og erhvervet i øvrigt at udarbejde en analyse, der kunne danne grundlag for overvejelser om en hensigtsmæssig fremtidig håndtering af kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Baggrunden for arbejdet er regeringens synspunkter, som de kom til udtryk i rapporten Godstransport fra 2003, hvori det hedder<sup>1</sup>:

*”Der er dog fortsat behov for en mærkbar indsats, når det gælder at sikre effektive banegodstransporter på tværs af landegrænser i EU. De kombiterminaler, som bruges til omladning af gods typisk mellem bane og vej, er fortsat ejet af DSB, som ikke længere beskæftiger sig med godstransport, og som derfor heller ikke har store interesser i at investere i denne forretning. Regeringen vil derfor arbejde for en løsning, som giver jernbanevirksomheder og transportkøbere stærkere tilskyndelse til at bruge terminalerne til omladning mellem vej og bane, f.eks. gennem udskillelse fra DSB.”*

Sigtet i denne rapport er at komme med en analyse, der kan danne grundlag for en overvejelse om terminalernes fremtid gennem en belysning af tre terminalaspekter:

1. kapacitetsforholdene på terminalerne
2. terminalernes økonomi
3. de organisatoriske rammer

Rapporten er baseret på eksisterende statistikker og rapporter om sektoren, herunder europæiske erfaringer om terminaler og terminaldrift. Derudover er taget udgangspunkt i kontakter med aktørerne på og omkring kombiterminalerne.

Udarbejdelse af driftsøkonomiske business cases har ligget uden for undersøgelsens rammer. Økonomiske vurderinger er baseret på overslagsmæssige opgørelser.

Yderligere økonomiske analyser gennemføres i det videre arbejde.

Tilsvarende har samfundsøkonomiske vurderinger af faglige grunde ikke kunnet gennemføres, da der ikke foreligger et anerkendt metodegrundlag på området, herunder samfundsøkonomiske tidsværdier for gods.

Der er ikke foretaget vurderinger af juridiske konsekvenser af de stillede forslag, men sådanne vurderinger vil indgå i det videre arbejde.

<sup>1</sup> Godstransport, side 14, Rapport udarbejdet af Økonomi- og Erhvervsministeriet, Trafikministeriet og Miljøministeriet, september 2003.

## Begrebet kombitransport

Ved kombineret transport forstås transporter af en lastebærer med gods, hvor transporten af læstebæreren fra afsender til modtager foregår med forskellige transportmidler, dels med lastbil og dels med jernbane. Desuden kan skib indgå. Omladning mellem transportmidlerne sker med løfteudstyr på kombiterminalerne.

Lastebærere kan være containere, veksellad og trailere. De forskellige typer lastebærere bruges typisk på forskellige markedssegmenter i den kombinerede transport.

Containere er en solid konstruktion, som udmærker sig ved at kunne stables og aflåses, hvilket gør den egnet til skibstransport og til lagerfunktion. Containerne er udviklet indenfor søfarten og er overvejende knyttet til maritime transporter. Der findes forskellige containertyper i længderne 20, 30 eller 40 fod. Fødevarer transporteres ofte i særlige køle- eller frysecontainere. Lastekapaciteten i en 20 fods container benævnes 1 TEU, hvilket gennemsnitlig typisk indeholder 7-11 ton gods afhængig af godstype og lastegrader.

Veksellad er en lettere rammekonstruktion, hvor der ofte benyttes presenning til tildækning. De kan løftes og stå på egne ben, men kan ikke stables. Veksellad er udviklet indenfor europæisk landbaseret transport og passer i modsætning til containere med målene på europaller. De har normalt længderne 7,15, 7,45 eller 7,82 m og har en lastekapacitet svarende til 1 TEU.

Trailere (eller sættevogne) er lasteenheder med hjul, som let kan udveksles mellem sættevognstrækkere, overføres med færge og henstilles/flyttes på terminalpladser. De kan ikke stables, og kun bestemte forstærkede typer er løftbare. Trailere er normalt 13,6 m lange og har en lastekapacitet svarende til 2 TEU. De passer med målene på europaller og er særdeles udbredt indenfor den indenlandske kombitrafik samt dele af den internationale kombitrafik.

På europæisk plan satses meget på at tiltrække trailere i den kombinerede transport, idet trailere står for den overvejende del af den langtkørende landevejstransport i Europa. Der spores allerede en tendens til, at trailere er begyndt at fortrænge veksellad i kombitrafikken.

Udviklingen på transportmarkedet har medført, at stort set alt kan forsendes som kombigods i dag. Traditionelt masse gods og stykgods kan forsendes i særlige lastebærere såsom tank- eller bulkcontainere.

En dør til dør transport af en lastebærer, hvor banetransport er hovedtransportmidlet og lastbil sekundærtransportmidlet, kræver følgende handlinger i rækkefølge:

1. Læsning af lastebærer
2. Fortransport med lastbil
3. Omladning til banevogn
4. Banetransport
5. Omladning til lastbil
6. Eftertransport med lastbil
7. Losning af lastebærer

Omladningerne foregår på kombiterminaler, togtransporten mellem terminalerne udføres af jernbanevirksomheder, mens for- og eftertransporten arrangeres af speditorer og udføres af lokale vognmænd. Oplandet for en for- eller eftertransport fra en kombiterminal kan have en radius på 100 km og endda helt op til 200 km.

I togene transporteres lastebærerne på banevogne, der er særligt indrettet til formålet. Oftest anvendes banevogne, der kan transportere 2 TEU, enten to veksellad eller to 20-fodscontainere eller en trailer eller en 40-fodscontainer. Typisk transporteres i alt 40-60 TEU i et kombitog, der oftest kører direkte uden stop mellem to kombiterminaler for at minimere transporttiden.

Kombitrafikken foregår således i et netværk mellem kombiterminaler, hvor betjeningen af en given region med kombinerede transporter forudsætter tilstedeværelsen af en kombiterminal i en anden region.

## Beskrivelse af kombiterminalerne

De to kombiterminaler, hvis situationer undersøges i rapporten er:

- Taulov Kombiterminal, der er en betydelig international terminal med direkte togforbindelser til Italien, Tyskland og Sverige og desuden fungerer som skandinavisk "drejeskive" med rangering af tilstødende togforbindelser fra Høje Taastrup og Sverige (såkaldte "antenner").
- Høje Taastrup Kombiterminal, der hovedsagelig fungerer som indenlandsk terminal med væsentlige forbindelser til især Århus Havn og Fredericia (Carlsberg-terminalen) og desuden fungerer som "antenne" til de internationale kombiforbindelser i Taulov.

Desuden kan der foretages kombiopladninger i Århus Havn, Københavns Frihavn, Esbjerg Havn og Aalborg Østhavn. Kombitrafikken i Esbjerg ophørte imidlertid april 2006 pga. en for uhensigtsmæssig lokal jernbanelogistik. Kombitrafikken i Københavns Frihavn ophørte august 2006 pga. svigtende efterspørgsel, og kombitrafikken i Aalborg er i dag yderst beskednen. Endelig findes der den private Carlsberg kombiterminal i Fredericia, som betjener den endnu betydelige trafik til Høje Taastrup med de særlige Carlsberg-veksellad. Railion har dog opsagt denne trafik med virkning fra 1. april 2007.

Tidligere fandtes også kombiterminaler på København G (Vasbygade), Århus G (Skovgårdsgade) samt i Padborg, men disse terminalanlæg er nu under afvikling.

Både Taulov og Høje Taastrup kombiterminal er placeret på den danske transitkorridor mellem Padborg og Øresund, som i EU er højt prioriteret som interoperabel godslinie ("korridor B") og forudsættes udstyret med det fælleseuropæiske togkontrollsystem ERTMS<sup>2</sup>.

*Taulov Kombiterminal* dækker et DSB-ejet område på ca. 158.000 m<sup>2</sup>, hvoraf ca. halvdelen ligger ubenyttet hen, samt et af DSB lejet og til Railion videreudlejet område på 27.000 m<sup>2</sup> ejet af Nordania Leasing A/S. I alt 185.000 m<sup>2</sup>. Den ældste del af terminalen herunder forbindelsesspor til hovedsporet ligger på det af Nordania Leasing A/S ejede areal. Terminalen har to læssespor på 600 meter og 4.329 meter henstillingsspor. På grunden er opført en administrationsbygning på 612 m<sup>2</sup>. Der ekspederes i dag 54 togafgange og togankomster om ugen. Til omladninger – læsning, losning og mellemløft – anvendes 2 reachstackere, som er fleksible løfte-maskiner på gummihjul. Desuden haves én reachstacker i reserve. På terminalen er der en henstillingsplads, der de fleste dage er akkurat tilstrækkelig til læsse- og losseoperationerne, men enkelte dage er utilstrækkelig.

*Høje Taastrup Kombiterminal* dækker ca. 220.100 m<sup>2</sup>, hvoraf ca. halvdelen ligger ubenyttet hen. Terminalen er udstyret med ét læssespor på 490 meter og 3 læssespor på 300 meter under en portalkran. Terminalens administrationsbygning er på 367 m<sup>2</sup>. Der ekspederes i dag 47 togafgange og togankomster om ugen. Til omladninger anvendes udover portalkranen 1 reachstacker. Desuden haves én i reserve. På terminalen er der en beskednen henstillingsplads, som dagligt er overfyldt.

<sup>2</sup> ERTMS: "European Rail Traffic Management System" består af togkontrollsystemet ETCS og togradioen GSM-R

På de to kombiterminaler ekspederes i dag betydelige godsmængder. Således blev der i 2005 tilsammen omladt en godsmængde svarende til indholdet i 154.200 tyvefods-containere (TEU), henholdsvis 62.400 TEU i Taulov og 91.800 TEU i Høje Taastrup. Hertil kommer rangering af tilstødende togforbindelser ("antenner") svarende til omkring 20.000 TEU i Taulov.

Tilsammen passerer en godsmængde på ca. 1,7 mio. tons årligt igennem de to terminaler. I Taulov er ca. 90 % af trafikken international. I Høje Taastrup er ca. 30 % af trafikken international.

Terminalernes kundemasse er relativ snæver. 85 % af godsmængden stammer fra fem megacarriers – de store transportselskaber som Shenker (Stinnes), DHL, Scanspeed, DFDS og Hupac.

#### Foretagne omladninger i 2005 (i tusinder)

	Høje		Total
	Taulov	Taastrup	
Total lastebærere	52,0	65,6	117,6
heraf containere	10,6	13,0	23,5
heraf veksellad	37,4	33,9	71,3
heraf trailere	4,0	18,8	22,8
Total TEU	62,4	91,8	154,2
heraf containere	16,9	20,4	37,4
heraf veksellad	37,4	33,9	71,3
heraf trailere	8,0	37,5	45,6
total national	5,8	63,0	68,8
total international	56,6	28,8	85,4

*Antal omladninger mellem lastbiler og banevogne på de to kombiterminaler i 2005 fordelt på type af lastebærer og national/international (målt i henholdsvis 1000 lastebærere og 1000 TEU)*

## Banegodssektoren de seneste 10 år

Banegodssektoren har gennemgået store forandringer de seneste 10 år. I perioden 1996-2000 var DSB under pres for at opfylde et politisk krav om at skabe regnskabsmæssig balance i godsdivisionen senest i 2002. Da en godsstrategiplan i 1998 viste, at kravet ikke kunne opfyldes, blev der truffet beslutning om at afhænde DSB Gods.

Siden Railion GmbH i 2001 købte DSB Gods eksklusiv terminalerne, har jernbanevirksomheden Railion Danmark A/S stået som lejer og operatør af de to terminaler under langtidskontrakter, som er gensidigt uopsigelige – for Railion i ca. 15 år og for DSB i 30 år.

De seneste ti års udvikling indenfor jernbanegodssektoren i Danmark har – trods faldende markedsandele til vej- og søtransport – udvist positive tendenser. I 1996 var der i DSB Gods 2.141 medarbejdere, underskuddet var på 673 mill. 1996-kr., transportarbejdet var 1,8 mia. tonkm, og det gennemsnitlige godstog havde en last på 260 tons gods. I 2005 var der i Railion Danmark 499 medarbejdere, underskuddet var reduceret til 43 mill. 2005-kr., transportarbejdet var 2,0 mia. tonkm, og hvert tog havde en last på i gennemsnit 480 tons gods. Der er altså foretaget en betragtelig effektivisering samtidig med, at det er lykkedes at fastholde godsproduktionens samlede omfang.

Trafikmønstret og kundeporteføljen er stærkt forandret i løbet af denne tiårige proces. Det er især transitgodsmængderne, som er steget, og hellastgodsmængderne, som er faldet. Kombigodset har samlet set akkurat fastholdt sin position med en vigende tendens i perioden 1996-2000 og en efterfølgende vækst i perioden 2001-2005.

Den nationale danske kombigodstrafik stagnerede i perioden 1996-2000, men er derpå næsten tredoblet i perioden 2001-2005. I 2006 er der dog sket en tilbagegang i den nationale kombitrafik og i 2007 ventes yderligere tilbagegang.

Den internationale danske kombigodstrafik er aftaget gennem hele perioden siden 1996 med 8 % årligt i gennemsnit, hvilket bl.a. hænger sammen med en fortsat reduktion i antallet af destinationer, som betjenes. Trafikken synes dog endeligt at have stabiliseret sig med tendens til moderat vækst, som ventes at fortsætte de kommende år.

Udviklingen i den danske kombigodstrafik er hidtil gået i en anden retning end den generelle udvikling i Europa, hvor den nationale kombitransport kun har vokset svagt, gennemsnitligt ca. 1 % årligt, medens den internationale kombigodstrafik er vokset jævnt fra ca. 20 mia. tonkm i 1996 til 29 mia. tonkm i 2005, dvs. gennemsnitligt 4,4 % årligt<sup>3</sup>.

#### Banegodstransportens udvikling i Danmark 1996-2005 (i mia. tonkm)

	1996	1999	2001	2003	2005
Kombigods, national	0,12	0,16	0,13	0,18	0,31
Kombigods, international	0,38	0,30	0,24	0,28	0,18
Kombigods, total	0,50	0,46	0,37	0,47	0,49
Stykgods	0,14	0,13	-	-	-
Hellastgods	0,66	0,67	0,65	0,48	0,42
Transitgods	0,46	0,68	0,94	1,03	1,07
Total	1,76	1,94	1,96	1,99	1,97

Samlet banegodstransport på Banedanmarks net (i mia. tonkm) fordelt på godsprodukttyper i henholdsvis 1996, 1999, 2001, 2003 og 2005

#### Kombigodstransportens udvikling i Europa 1996-2005 (i mia. tonkm)

	1996	1999	2001	2003	2005
National	7,6	7,8	7,2	7,7	8,1
International	19,6	20,7	24,7	26,4	28,9
Total	27,2	28,6	31,9	34,0	37,0

UIRR-selskabernes samlede kombigodstransport (i mia. tonkm) fordelt på nationalt og internationalt gods i henholdsvis 1996, 1999, 2001, 2003 og 2005

## Foreliggende transportstatistik og prognoser

Godsstrømsanalyser og godstransportprognoser må tage udgangspunkt i foreliggende statistik, primært samhandelsstatistikken og transportstatistikken. Resultater af sådanne undersøgelser må siges at være behæftet med betydelig usikkerhed, som bl.a. skyldes, at forskellige datakilder benytter forskellige tidsperioder, vareklassificeringer, geografiske opdelinger m.m. samt pga. en række fejkilder.

De mest relevante og kvalificerede foreliggende godsstrømsanalyser vurderes at være Danmarks Transportforsknings (DTF) opgørelse for 2000 og prognose for 2020. Hertil kommer studier fra Institut for Transportstudier samt studier og godsprognoser fra UIC og EU.

Af DTF's statistiske undersøgelser fremgår, at af Danmarks nuværende godsudveksling med udlandet på ca. 90 mill. ton årligt er knapt 20 mill. ton oversøisk vareudveksling, som foregår med skib. De resterende godt 70 mill. ton vareudveksling er til europæiske lande, hvoraf ca. 40 mill. ton er søtransport og ca. 30 mill. ton er landtransport – heraf foregår ca. 11 % (ca. 3 mill. ton) med tog.

De vigtigste udenlandske markeder for banegodset i dag er Tyskland, Italien og Sverige, som rummer mere end 90 % af godstransporten på jernbane. Italiens trafikken er den absolut mest konkurrencedygtige med en markedsandel på over 70 %.

<sup>3</sup> Tallene dækker de selskaber, som er medlem af UIRR (International Union of combined Road-Rail transport companies)

De største vækstpotentialer synes at befinde sig i Tyskland og Sverige, når der ses på samlede landtransportmængder og nuværende baneandele. Derudover ser der ud til at være væsentlige vækstpotentialer i Norge, Benelux og Frankrig.

Stadig tættere samhandel og et produktionsmønster under konstant effektivisering har de seneste 20 år ført til større vækst i transportarbejdet end i den økonomiske udvikling. Denne tendens ventes at fortsætte<sup>4</sup>. Således peger DTF's prognoser på en fordobling af den samlede godsmængde til og fra Danmark i perioden fra 2000 til 2025 med en forskydning mod højværdigods, hvormed værdien af det transporterede ventes tredoblet. Bruttonationalproduktet ventes i samme periode at stige ca. 65 %.

DTF's prognoser tager ikke højde for mulige ændringer i transportsystemet eller andre mulige ændringer i relative omkostninger transportmidlerne imellem. På dette grundlag – en "alt andet lige" betragtning – forventes en stigning i de samlede banegodsmængder til og fra Danmark fra ca. 3 mill. tons i 2000 til ca. 5 mill. tons i 2025.

I en rapport til UIC<sup>5</sup> påvises, at den kombinerede transports andel af jernbanegodset i Europa er stigende og allerede udgør en betydelig markedsandel. Rapporten konkluderer, som EU's Hvidbog fra 2001<sup>6</sup>, at den væsentligste vækst for jernbanegodstransport vil komme indenfor kombineret transport. Der omtales således forventninger om en fordobling af godsmængderne i perioden 2001-2015.

Samlet må konkluderes, at det på baggrund af foreliggende prognoser er realistisk at forvente op mod en fordobling af kombigodsmængden til og fra Danmark over de kommende 10-25 år under forudsætning af en uændret markedsposition for jernbanen. En udvikling uden konkurrenceforskydninger kan dog ikke uden videre forudsættes. Godstransportmarkedet er et ret følsomt marked, hvor selv små konkurrenceændringer kan medføre betydelige markedsforandringer, hvilket kan lede til såvel mere afdæmpede som langt voldsommere udviklingsforløb indenfor bane-godssektoren – dog begrænset af bane- og terminalkapaciteten. Det er Railions vurdering, at de kombitrafikken indenfor en kort årrække kan fordobles, såfremt terminalernes tilstand og infrastrukturen tillader det.

Sektorens udviklingsmuligheder hænger nøje sammen med tilstedeværelsen af åbenhed og fri konkurrence på jernbanetransportmarkedet samt af interoperabilitet og tilstrækkelig kapacitet på jernbanens infrastruktur i bred forstand – både banestrækninger, terminaler, trafikstyringsteknik m.v. Det er i dag en udbredt opfattelse i branchen både i Danmark og andre europæiske lande, at det lukkede jernbanemarked med dominerende nationale operatørselskaber og tekniske forhindringer for at køre tog over medlemsstaternes grænser har været og stadig er en betydelig hindring for sektorens udvikling.

<sup>4</sup> Trafikministeriet, Trafikredegørelse 2004, side 45

<sup>5</sup> KombiConsult, Kessel + Partner, UIC—CGT: Study on Infrastructure Capacity Reserves for Combinet Transport by 2015, Freiburg/Frankfurt am Main/Paris, May 2004

<sup>6</sup> Hvidbog 2001, EU-Kommissionen: European transport Policy for 2010: A Time to Decide



*Godsstrømme til og fra Danmark i 2000 og prognose for 2025*

Ind- og udførsel	Mill. tons					Andel (af land)	
	Bane	Vej	Land	Sø	Total	Bane	Vej
Total 2000	3,1	26,2	29,3	59,4	88,7	11 %	89 %
Heraf Sverige, Norge	0,7	4,5	5,2	18,2	23,4	13 %	87 %
Heraf Tyskland	1,1	10,4	11,5	3,4	14,9	10 %	90 %
Heraf Benelux, Frankrig	0,3	3,6	3,9	5,3	9,2	8 %	92 %
Heraf Italien, Schweiz	0,9	0,4	1,3	0,1	1,4	69 %	31 %
Heraf øvrige Europa	0,1	7,3	7,4	16,2	23,6	1 %	99 %
Heraf øvrige Verden	-	-	-	16,1	16,1	-	-
Total 2025	5	59	64	111	175	8 %	92 %

*DTF's opgørelse af ind- og udførsel til/fra Danmark fordelt på transportmidler (rørtransport medregnet under "sø", flytransport medregnet under "vej") og lande i 2000 samt prognose for 2025 fordelt på transportmidler*



## Kapacitetsforhold

Markedsstrukturen medfører et trafikmønster med begrænset efterspørgsel i trafiksvage tidsrum. Kapaciteten er reelt tæt på at være opbrugt på de to kombiterminaler, som også er præget af nedslidning. Såvel fastholdelse som forøgelse af kombitrafikken de kommende år kræver terminalinvesteringer.

### Kapacitetsbegrebet

Kombineret transport bygger på et netværk af jernbanetransporter mellem kombiterminaler. Ændres forholdene på én terminal, påvirker det i princippet alle andre terminaler. Er en kombiterminals kapacitet opbrugt, vil potentielle nye transportere normalt blive udført med andre transportmidler – lastbil eller skib – og sjældnere med tog til en alternativ kombiterminal.

Det har på den ene side været hævdet, at kapaciteten på de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup er ved at være opbrugt. Omvendt har det også været fremhævet, at kapacitetsudnyttelsen er lav på terminalerne. Af flere årsager kan begge udsagn være sande. Det kan f.eks. vise sig, at lav kapacitetsudnyttelse ikke nødvendigvis betyder, at kapaciteten ikke er opbrugt på de tider, hvor der er brug for kapacitet.

For at vurdere en kombiterminals kapacitet må man identificere flaskehalsene ved at gennemgå terminalens enkelte delprocesser. Terminalhåndtering er en forholdsvis kompliceret proces, hvor alle delprocesser kan påvirke flowet i de transportere, der passerer gennem terminalerne. Effektiviseres eller udbygges et led, kan der vise sig en flaskehals i næste led. Problematikken vanskeliggøres af, at det ikke nødvendigvis er samme led, som over døgnet og ugen udgør den aktuelle flaskehals.

### Trafikmønstret

Kombiterminalerne er præget af et ujævnt trafikmønster med "myldretider" om aftenen, natten og tidlig morgen og langt mindre travlhed midt på dagen. Det har på den baggrund været hævdet, at de to terminaler besidder betydelige kapacitetsreserver, der om nødvendigt vil kunne tages i anvendelse til at imødekomme stigende transportbehov.

Der er ligger imidlertid strukturelle årsager bag de nuværende trafikmønstre på kombiterminalerne, som også kendes overalt i Europa. Ujævnheden kan principielt sammenlignes med persontogtrafikens trafikmønster, der også er præget af uømgængelige myldretider, ligesom andre forsyningssystemer har naturlige spidsbelastningsperioder, f.eks. elproduktion, vandafledning eller varehuse.

For kombitrafikkens vedkommende hænger transportmønstret sammen med det faktum, at den meste forarbejdning finder sted i almindelig arbejdstid mandag-fredag. Hertil kommer produktionernes stræben efter at minimere lagerbeholdninger gennem det jævnest mulige flow. I mange produktioner foregår udbringning mest hensigtsmæssigt om morgenen eller formiddagen og afhentning om eftermiddagen eller aftenen, idet varerne så er til rådighed hele arbejdsdagen og lagrene til sidst bliver tømt til næste dags opfyldning. Med større godsmængder kan udbringning og afhentning med fordel ske flere gange dagligt, men samlet set vil der være størst transportbehov ved arbejdsdagens begyndelse og afslutning.

Kombitrafikken skal konsolidere store godsmængder og kan ikke se bort fra de store transportbehov først og sidst på arbejdsdagen. Togafgangene må derfor ligge

tilpas efter arbejdstids ophør, så lastbilerne kan nå frem til dagens togafgang, og togankomsterne må ligge tilsvarende inden arbejdstids begyndelse. At man ikke blot kan henvise til et ledigt tidspunkt næste dag skyldes, at kombitrafikken i pris-konkurrencen kun er lidt billigere end de rene landevejsløsninger. Man kan derfor ikke (som indenfor søfarten) basere kombiløsningerne på væsentligt længere transporttider, end man kender fra landevejen. Dette er også årsagen til, at kombitrafikken primært satser på direkte togforbindelser uden stop undervejs. Flere stop undervejs ville give et større markedsgrundlag, men transporten ville blive for langsom til at være konkurrencedygtig.

Forholdene medfører, at der kun køres til et relativt begrænset antal destinationer fra de fleste kombiterminaler. Fra Taulov og sydpå køres eksempelvis kun til to destinationer i Italien og til tre destinationer i Tyskland. Den minimale frekvens til en destination vurderes indenfor branchen at være 2-3 ugentlige heltogsforbindelser. Først med 5 ugentlige forbindelser opnås en frekvens, hvor markedet betjenes ubesværet, og først med afgangene derudover vil det normalt være relevant med placeringer midt på dagen. En blanding af frekvenser giver således overvægt af ankomster tidligt om morgenen og afgangene om aftenen. Haves ingen ledig kapacitet her, vil det være vanskeligt at etablere ruter til nye destinationer, der normalt introduceres på et lavt frekvensniveau. Dermed vil man afskære sig fra en stor del af det mulige vækstpotentiale.

## Sammenhæng mellem kapacitet og effektivitet

En kombiterminals effektivitet og kapacitet hænger sammen. Med større effektivitet kan man med de samme produktionsmidler opnå større kapacitet. Omvendt er en tilstrækkelig kapacitet nødvendig for at opnå en tilstrækkelig transportmængde, hvilket er afgørende for en effektiv terminalhåndtering og dermed for kombiprodukterets samlede konkurrenceevne.

Dette kræver for det første terminaler med direkte og ubesværet adgang til en relevant transeuropæisk jernbanekorridor, hvor der er tilstrækkelige henstillingsspor til ankomne og afgående tog, og herfra ubesværet forbindelse til læssespor samt omløbsmuligheder for lokomotiver.

Togstammerne skal kunne køre til både henstillingsspor og læssespor uden overflødige delinger og samlinger. Sporlængder, både på læssespor og henstillingsspor, må derfor svare til den maksimale toglængde, der betjenes på terminalen.

Togtrafikken er det kosteffektive led, der skal bære omkostningerne til terminalerne. Denne optimeres gennem maksimale lastegrader, hvilket kræver destinationer med god balance i godsmængderne i begge retninger, og ved at benytte størst mulige toglængde, hvilket kræver destinationer med store trafikmængder.

Størst tilladte toglængde i Danmark er 835 m (inkl. lokomotiver). Gældende internationale standard (UIC-norm) på området er 750 m (ekskl. lokomotiver). Infrastrukturen i Slesvig-Holsten muliggør i dag ikke tog over 600 m syd ud af Danmark, medens der kan køres ca. 800 m lange tog østpå til Sverige. Optimal togdrift kræver kombiterminaler, som kan håndtere den maksimalt tilladte toglængde.

Omladningskapaciteten på en kombiterminal begrænses af, hvor mange løfteenheder der i praksis kan arbejde samtidig på terminalarealet. Til omladningerne kan anvendes reachstackere eller portalkraner eller en blanding. Normalt vil det være mest effektivt at anvende portalkraner, der rækker over hele læssespor-, kørebane- og henstillingsarealet, fordi det udover mindre krav til underlag og kørebanearealer giver den fordel, at man ikke er begrænset til at placere lastebærerne i kun to rækker ved siden af hinanden. Dermed kan terminalarealet udnyttes langt mere intensivt.

Der skal være tilstrækkelige arealer til midlertidig henstilling af lastebærerne og tilstrækkelige brede kørebanearealer til en gnidningsfri intern transport. Der bør kunne tilbydes langtidshenstilling (især til containere), reparation og vedligehold af

lastebærere samt chaufførvendte ydelser, som kan hjælpe til at optimere chaufførtiden.

Desuden skal der være gode tilkørselsforhold fra vejsiden, og terminalen bør placeres i det geografiske tyngdepunkt i forhold til slutkunderne målt i køretid, så omkostningerne til for- og eftertransport med lastbil minimeres.

## Kapaciteten på hovedbanenettet

De to kombiterminaler ligger banelogistisk hensigtsmæssigt placeret umiddelbart ved transitvejen gennem Danmark, som forløber fra Øresund via Storebælt til den tyske grænse.

Den nugældende køreplan er indrettet med 2 godskanaler per time i hver retning gennem Danmark, hvoraf den ene dog primært er en reservekanal til brug for trafikafvikling i uregelmæssige situationer.

Railion har oplyst, at de ikke i dag oplever problemer med utilstrækkelig kapacitetstildeling. Med en fuld udnyttelse af den afsatte kapacitet haves principielt betydelige muligheder for at udvide godstrafikken, også på spidsbelastningsdage.

Kombitrafikken oplever imidlertid kapacitetsproblemer i form af forsinkelser, fordi jernbanekapaciteten samlet set er intensivt udnyttet i dag i en række flaskehalse, bl.a. strækningen København-Ringsted. Hertil kommer problemer, som skyldes den igangværende genopretning af skinnenettet. Man har desuden oplevet længere varende afbrud som følge af alvorlige tekniske svigt i infrastrukturen, hvilket kan have en nærmest lammende effekt på kombitrafiksystemet. Efter den type svigt kan kombiprodukternes omløb være påvirket med voldsom irregularitet i mere end en uge.

Forsinkelser er overordentligt kritiske for kombiproduktet, der i vidt omfang indgår i produktions- og distributionssystemer baseret på just-in-time logistikker med stor vægt på forsyningsikkerhed.

Med den kommende GTA-køreplan vil den samlede kapacitetsudnyttelse i Danmark generelt blive presset yderligere. Forsinkelserne må af denne grund alt andet lige forventes at blive værre, og det vil da være tvivlsomt, hvor meget af den afsatte reservegodskanal, der i realiteten kan udnyttes køreplanmæssigt. Dermed tegner sig en noget skarpere grænse for godstrafikkens udviklingsmuligheder.

I forbindelse med København-Ringsted strategiprojektet, der sigter mod en løsning i 2015, er i alle tilfælde – også i basissituationen, hvor kun KØR-projektet forudsættes gennemført – regnet med 2 godskanaler per time foruden en reservekanal, hvilket er nødvendigt for at kunne leve op til Femern Bælt prognosernes forudsætninger. Dette giver på længere sigt betydelige muligheder for at udvikle godstrafikken.

## Kapaciteten i Taulov

I Taulov haves i dag god adgang til hovednettet, og der ventes ingen problemer i fremtiden.

Sporene (både læsse- og henstillingsspor) er 600 m lange, hvilket begrænser muligheden for at køre tog i maksimal længde. Sporene kan efter alt at dømme ikke forlænges eller på anden vis udbygges, da terminalen ligger "klemt inde" mellem en bebyggelse og motorvej.

Der rådes over 3 reachstackere, men i praksis kan kun anvendes 2 reachstackere samtidig pga. terminalpladsens størrelse og logistiske indretning. Omladningskapaciteten er stærkt udnyttet på de mest interessante tidspunkter på hverdage om aftenen og natten, medens der er en betydelig kapacitetsreserve midt på dagen og

i store dele af i weekenden. I princippet haves endnu ledig løftekapacitet til en fordobling af aktiviteterne, men markedsmæssigt vil det formentlig maksimalt være interessant at udnytte ledig kapacitet svarende til en trafikudvidelse på ca. 55 %.

Terminalpladsen er ca. 40 m bred, men det er kun muligt at henstille lastebærere i 2 rækker på midten, fordi der betjenes og manøvreres med reachstackere. Containere kan kun stables i indtil 2 etager, fordi der henover terminalpladsen forløber en højspændingsledning. Det giver en samlet henstillingskapacitet på ca. 150 TEU.

Den nuværende henstilling overstiger ofte 200 TEU, specielt ifm. weekender. Behovet opfyldes ved tillige at anvende omgivende vejarealer, hvilket dog er u hensigtsmæssigt og har motiveret Railion til at tage betaling for henstilling, ikke med henblik på at skabe en henstillingsforretning, men for at motivere vognmændene til hurtigere afhentning. Hvis omladningen i stedet foregik med portalkraner, hvilket dog kræver flytning af højspændingsledningerne henover terminalen, kunne henstillingskapaciteten formentlig øges til over 500 TEU.

Terminalen er fortrinligt placeret i Trekantsområdet – optimalt i forhold til det jyske og fynske opland – med en særdeles god vejadgang.

Taulov kombiterminal har endnu ledig omladningskapacitet. Under de rette forudsætninger vil der som ovenfor nævnt kunne omlades op til 55 % flere lastebærere svarende til 15 fulde togekspeditioner per uge. Denne kapacitet kan dog næppe udnyttes uden vanskeligheder, idet yderligere ekspeditioner kan vise sig problematiske. Terminallogistikens svageste led er henstillingspladsen, som allerede i dag er utilstrækkelig. Pladsmanglen vil blive stadig mere udtalt med stigende trafik.

En kunde har aktuelle planer om indenfor et til to år at øge anvendelsen af terminalen med et antal togforbindelser, der anvender den umiddelbart ledige kapacitet. Realiseres planerne vurderes Taulov at være så tæt på at have nået kapacitetsgrænsen, at den reelt vil være "lukket" for eventuelle nye operatører. Størstedelen af den potentielle trafikvækst de efterfølgende år må derfor forventes at anvende alternative transportformer, hvis der ikke sker udvidelser af terminalen.

## Kapaciteten i Høje Taastrup

I Høje Taastrup er adgangen til hovednettet generelt vanskelig, fordi tog fra terminalen mod vest skal krydse de stærkt trafikerede hovedspor mellem København og Roskilde mod øst. Problemerne kan forventes forværret ifm. GTA-køreplanens indtroduktion. Det vurderes dog, at det stadig vil være muligt at finde tilstrækkelige "huller i køreplanen" til godstogenes udkørsel.

Ved en yderligere intensivering af togtrafikken kan resultatet måske blive, at afgående kombitog i dagtimer mod vest er nødt til først at køre mod øst til Vigerslev eller København G for at vende. Hidtidige overvejelser om etablering af et vestvendt spor har ingen effekt på problemet – og vurderes af Railion ikke at medføre andre nævneværdige forbedringer i terminallogistikken. Eneste reelle afhjælpning af adgangsproblemerne er at etablere en niveaufri bro- eller tunnelforbindelse, hvilket er et kostbart anlæg til omkring 200 mill. kr., hvilket næsten svarer til prisen for en ny kombiterminal. Et sådant anlæg planlægges etableret ifm. en eventuel femtespørsøsning.

Læssesporene er kun 300 m (3 stk.) og 490 m (1 stk.) lange, men der er forberedt mulighed for at forlænge dem til 600 m.

Der rådes over en portalkran og 2 reachstackere, men i praksis kan man kun anvende den ene reachstacker samtidig med portalkranen. Omladningskapaciteten er tæt på opbrugt mandag-fredag i tidsrummet kl. 1.30-20.00. Mellem kl. 20.00 og 1.30 løftes der ikke i dag, og her er der endnu ledig kapacitet, som kan være interessant at udnytte. I weekenden er der kun meget ringe aktivitet, men her er det tvivlsomt, hvor meget af den ledige kapacitet det vil være interessant at udnytte.

Terminalpladsen er ca. 20 m bred, og det er kun muligt at henstille lastebærere i 1 række, når der skal manøvreres med en reachstacker. Den samlede henstillingskapacitet er ca. 115 TEU, men behovet overstiger ofte 150 TEU midt på natten. Dette opfyldes ved at benytte rabatter og omgivende vejarealer, hvilket dog er uhenigtsmæssigt og har motiveret Railion til at tage betaling for henstilling, ikke med henblik på at skabe en henstillingsforretning, men for at motivere vognmænd til hurtigere afhentning. Med en ekstra portalkran kunne henstillingskapaciteten formentlig øges til 300-500 TEU (afhængig af andelen af containere).

Terminalen er hensigtsmæssigt placeret på den københavnske Vestegn med god vejadgang og en central beliggenhed i forhold til de fleste store transportvirksomheder.

Der vurderes at være ledig anvendelig omladningskapacitet til at kunne omlade op til 30 % flere lastebærere svarende til 10 fulde togekspeditioner per uge. Imidlertid er der utilstrækkelig henstillingskapacitet, og desuden er læssesporene ret intensivt udnyttet. De led i terminalens ekspeditions kæde, som har en vis fri kapacitet, kan dårligt udnyttes til udvidelser af trafikken, fordi andre dele i kæden formentlig ikke kan klare en forøget trafik.

Samlet vurderes, at terminalens mulige udnyttelsesgrad er tæt på at være opbrugt med den nuværende udformning. Flere især maritime kunder har udtrykt interesse for at udnytte terminalen, men har måttet afvises eller har opgivet pga. manglende faciliteter.

Et særskilt problem er vedligeholdelsesstandarden, som for nylig er vurderet af et rådgivende ingeniørfirma (Carl Bro A/S) for Railion. Problemerne synes så alvorlige, at det kan true forsyningssikkerheden for kunderne. Specielt portalkranens tilstand er bekymrende. Et nedbrud af portalkranen ville reducere terminalkapaciteten radikalt, idet 900 m læssespor da rent fysisk ikke vil kunne betjenes. Hertil kommer, at funderingen af terminalpladsen ikke er udført tilstrækkelig solidt til manøvrer med de tunge reachstackere, hvorfor terminalpladsen er under hastig nedbrydning.

Det er vurderingen, at der skal investeres et større beløb i terminalen for såvel at fastholde som eventuelt øge kapaciteten.

## Trafikale udviklingsmuligheder

I den internationale kombitransport køres i dag heltog direkte til kun seks udenlandske kombiterminaler: Malmö, Hamburg (henholdsvis Billwerder og Waltershof), Duisburg, Busto (ved Milano) og Verona. Fra visse af disse terminaler (Billwerder, Busto og Malmö) haves "antennner", dvs. typisk halve togsæt som rangeres over i togforbindelser til andre terminaler.

Især en åbning af jernbanemarkedet med interoperabel<sup>7</sup> adgang for udenlandske jernbanevirksomheder vurderes at kunne skabe grundlag for flere forbindelser og større godsmængder på de to danske terminaler. Men uanset dette må den almindelige udvikling i samhandlen forventes at skabe grundlag for vækst på eksisterende forbindelser. Vækst i den internationale trafik vil, som tidligere påpeget, øge terminalbelastningen på de tider, der allerede er stærkt udnyttede. Mærkbar vækst forudsætter derfor investeringer i kapacitetsudvidelser på kombiterminalerne.

Der har været en standende diskussion om, hvor vidt den nationale kombitrafik har en berettigelse pga. for korte afstande, og at jernbanetrafikken af den grund kun skulle have en fremtid som grænseoverskridende transport. Men faktisk har den nationale kombitrafik haft en mere gunstig udvikling end den internationale de se-

<sup>7</sup> Implementering af det fælleseuropæiske togkontrollsystem ETCS og togradio GSM-R i infrastrukturen.

nerer år<sup>8</sup>, og iagttagere i branchen fremhæver, at mulighederne langt fra er udtømte. Det er mere et spørgsmål om at udvikle produktet med de nødvendige faciliteter på terminalerne. Det kunne f.eks. være i forhold til containertransporter fra Århus Havn, som i dag sendes med feederskib (og indtil august 2006 tillige med tog) til Københavns Frihavn, hvor der omlades til lastbiler, der bagefter i vidt omfang køres til Vestegnen. På årsbasis drejer det sig om mindst 5-10.000 lastbiltransporter gennem indre København, som for en stor dels vedkommende kunne være undgået, hvis kombiterminalen i Høje Taastrup havde tilstrækkelig kvalitet og kapacitet til at håndtere containerne.

Taulov har i dag en egnet beliggenhed og væsentlig funktion, men har indretningsmæssige begrænsninger, som kan aktualisere ønsket om at flytte terminalen en kilometer mod øst eller få iværksat en flytning af højspændingsledningerne henover terminalen.

En eventuel ny jernbanelinie ud af København via Køge og en fast forbindelse over Femern Bælt vil påvirke de grundlæggende godsstrømme og vil måske betyde, at Taulovs funktion som "drejeskive" helt eller delvist vil flytte – det kunne være østpå til Københavnsområdet eller sydpå til Hamburg.

Den eksisterende Høje Taastrup terminal er ikke egnet til en fremtid som skandinavisk drejeskive. På længere sigt kan det blive aktuelt at flytte terminalen til eksempelvis Køge, som i en situation med en ny bane mellem København og Ringsted via Køge vil med hensyn til banelogistiske forhold være en mere hensigtsmæssig lokalitet end Høje Taastrup.

Der bør bl.a. af disse årsager etableres en model for fremtidig drift og ejerskab af kombiterminalerne, som på den ene side gør det muligt at udvikle de eksisterende terminaler i det kommende årtis forventede vækstmarked samtidig med, at det gøres realistisk muligt at planlægge og gennemføre en strategisk betinget flytning af terminalerne, når og hvis dette findes hensigtsmæssigt.

<sup>8</sup> Således er sket en tredobling af de indenlandske kombigodsmængder siden 2001, medens de udenlandske kombigodsmængder i samme periode er stagneret.



## Økonomisk bæredygtighed

Kombiterminalerne fremtræder i dag ikke som økonomisk bæredygtige. Ved en forretningsgørelse af terminalernes drift og gennem forbedrede rammebetingelser vurderes det muligt at sikre en fortsat drift..

### Nuværende lejeforhold og terminaløkonomi

Den aftale om leje af DSB's kombiterminaler, som Railion indgik med DSB tilbage i 2000, finder Railion nu økonomisk ufordelagtig.

Railion har frem til 2007 betalt 11,2 mill. kr. i leje for Taulov terminalen og 5,1 mill. kr. for leje af terminalen i Høje Taastrup, i alt 16,3 mill. kr. årligt. Hertil betales 0,7 mill. kr. i Taulov og 0,5 mill. kr. i Høje Taastrup for infrastrukturvedligeholdelse.

Under disse rammebetingelser og organisatoriske indpasning optræder terminalerne i Railions regnskaber med et betragteligt årligt underskud i forhold til omsætningen. En opgørelse af de to terminalers driftsøkonomi i 2005 viste således et underskud i Høje Taastrup på ca. 4,7 mill. kr. og et underskud i Taulov på ca. 18,8 mill. kr.

#### Kombiterminalernes økonomi 2005 (mill. kr.)

	Taulov	Høje Taastrup	Total
Indtægter (løft)	10,8	14,2	25,0
Udgifter	29,6	18,9	48,5
Heraf personale	12,6	9,9	22,5
Heraf trucks og rangerlokomotiver	3,2	2,8	6,0
Heraf terminalvedligeholdelse	0,5	0,2	0,7
Heraf skinnevedligeholdelse	0,7	0,5	1,2
Heraf husleje	10,9	4,9	15,8
Heraf andet	1,7	0,5	2,2
Resultat	-18,8	-4,7	-23,5

*Kombiterminalernes økonomiske resultater i 2005 (mill. kr.) med nuværende opgørelsesprincipper  
Kilde Railion Danmark A/S*

Økonomiopgørelsen har dog den svaghed, at de ikke er baseret på en klar regnskabsmæssig afgrænsning af terminaldelen fra togkørselsdelen, eksempelvis som selvstændigt resultatcenter med et forretningsmæssigt forhold til togkørselsdelen. Således foretager terminalpersonalet i dag værdiskabende ydelser for togkørselsdelen, som der ikke figurerer indtægter for (eksempelvis rangering). Opgørelsen kunne se anderledes ud med en anden regnskabsmæssig afgrænsning.

Omtrent halvdelen af de arealer, som udgør terminalernes områder, ligger ubenyttede hen. En forhandling om knap 50 % reduktion af lejen – ved at fjerne ubenyttede arealer fra lejemålet – er forløbet over en længere periode, da der har været en grundlæggende uenighed om, hvor vidt visse påkrævede genopretningsarbejder skulle betragtes som almindelig vedligeholdelse eller reinvesteringer.

Med virkning fra primo 2007 er der den 26. januar 2007 imidlertid indgået en aftale mellem Railion Danmark A/S og DSB, der gennem en reduktion med ikke anvendte områder af det areal, som udlejes til Railion på de to terminaler, er foretaget en reduktion svarende til ca. 45 % af den hidtidige lejeudgift (heri medregnet Nordania-areal, som fortsat lejes på hidtidige betingelser). Bidrag på grundlag af faktiske omkostninger til jernbaneinfrastruktur betales som hidtil. Om vedligeholdelse er indgået aftale om, at forhold, som var kendt af Railion A/S ved lejeaftalens indgåelse

se i 2001 ikke kan give anledning til krav overfor DSB de kommende 10 år. I Taulov bringer Railion terminalen på niveau. For Høje Taastrup udarbejder Railion en plan, som forelægges DSB, og som gennemføres for Railions regning, men med refusion fra DSB efter nærmere aftale op til 8 mill kr.

## Mulighed for økonomisk balance

Kombiterminalernes økonomi vil kun kunne forbedres mærkbart gennem øgede indtægter. Der vurderes således kun at være begrænset muligheder for at reducere udgiftsniveauet.

Overordnet haves principielt tre kilder til øgede indtægter på terminalerne:

1. Vognmændene (logistikvirksomheder/speditører), der må hente pengene hos kunderne, dvs. et sted i transportkæden, hvilket kun kan ske ved hævede priser og/eller øget transportvolumen, eller om muligt ved at acceptere reduceret fortjeneste.
2. Jernbanevirksomhederne, der ligeledes må hente pengene et sted i transportkæden eller acceptere reduceret fortjeneste.
3. De offentlige kasser – stat/kommune – der må hente pengene via skatter og afgifter.

Terminalernes hovedindtægt er speditørers betaling for løft af lastebærere. Løft af containere og veksellad er prissat til 205 kr. per løft og trailere 245 kr. per løft. Disse priser skulle hæves med 71 kr. per løft i Høje Taastrup og med hele 361 kr. per løft i Taulov for at skabe balance. Dette ville ikke være forretningsmæssigt bæredygtigt.<sup>9</sup>

Alternativ ville break even kunne nås ved at pålægge jernbaneoperatøren en benyttelsesbetaling på eksempelvis 140 kr. per banevogn, der betjenes på terminalen. En sådan afgift, som ifølge bekendtgørelsen om kombiterminaler pt. er fastsat til 0 kr. og derfor ikke kan opkræves. En konsekvens af markedsåbningen<sup>10</sup> kan være, at der må indføres særskilt betaling for brug af terminalernes baneinfrastruktur, hvis flere jernbanevirksomheder på et tidspunkt vil benytte kombiterminalerne. Det angivne beløb per banevogn svarer til det beløb, der skal til for at dække terminalernes nuværende underskud.

Mens adgangs- eller benyttelsesafgifter for jernbanevirksomheder normalt ikke kendes på indlands kombiterminaler, hvor kombiterminal og jernbanevirksomhed normalt har været samlet i samme selskab, er sådanne afgifter kendt fra jernbanevirksomheders benyttelse af kombiterminaler på havneområder.

I Danmark kendes sådanne afgifter fra Københavns Frihavn, Århus Havn og Esbjerg Havn. Havneafgifterne kendes ligeledes fra svenske havneterminaler.

Benyttelsesafgifterne for jernbanevirksomhedernes anvendelse af havnene beregnes på en forholdsvis kompleks måde, som er angivet i fortrolige kontrakter. Benyttelsesafgifterne indeholder i grove træk dels en afgift for modtagelse af køreplanlagte tog og dels en afgift for fyldte lastebærere på disse tog. Det er relativt billigt at få adgang med banevogne uden lastebærere eller med tomme lastebærere,

<sup>9</sup> I en rapport fra Erhvervs og Boligstyrelsen "Godstransport. Optimering og omladning" sept. 2003, er anført en række løftpriser på udenlandske terminaler spændende fra 18,16 € til 33 €. BILK-terminalen ved Budapest har en af de få offentligt tilgængelige prislister: Prisen for løft er her 39 €. Det bør bemærkes at markedet er meget ugenomskueligt.

<sup>10</sup> Fra 1. januar 2007 er jernbanegodsmarkedet i Fællesskabet fuldt liberaliseret. Enhver jernbanegodsvirksomhed kan fra denne dato udføre cabotage i alle medlemsstater og EØS-lande

mens der betales en større afgift for lastebærere med last. Adgangsafgifterne ligger i tre havne for banevogne med fyldte lastebærere på et niveau mellem ca. 85 kr. og ca. 175 kr. pr. banevogn. For fyldte lastebærere betales både ved ankomst og afgang (normalt fyldte afleverede hhv. afhentede fyldte lastebærere).

Ud over de nævnte afgifter til havnen betales særskilt for løft udført af havnenes stevedorevirksomheder, der udgør selvstændige virksomheder i forhold til havnen.

Adgangs- og vareafgift for jernbanegodsvirksomheders facilitetsanvendelse som de kendes fra havnesektoren, opkræves såvel ud fra en omkostningsdæknings-vinkel som ud fra et hensyn om at stille forskellige transportformer lige i konkurrencen.

Generelt vurderes kombimarkedet at fungere således, at en konkurrencedygtig transportpris må fastsættes ud fra prisen på en ren lastbiltransport. Konsulentvirksomheden Tetraplan A/S har vurderet, at jernbanen alt andet lige for at være konkurrencedygtig skal tilbyde priser på transport, der ligger føleligt under bilniveauet – formentligt mindst 10 %.

En række kvalitative faktorer for kombitrafikkens konkurrenceevne spiller dog også ind. Speditører skal kende til kombiløsningerne, transportkvaliteten skal være i orden, og for- og eftertransporterne skal være fornuftige og kombitransporten skal have en godsvolumen, der berettiger et fornuftigt antal afgang på de enkelte destinationer etc. Hensyn til forsyningssikkerhed kan nogle gange være til fordel for kombiløsningen og retfærdiggøre større betaling, f.eks. destinationer med hyppige trængselsproblemer på vejene, eller som reservemulighed i forhold til alternativ transport, der ellers kunne opnå en monopolstilling.

Der er foretaget en overslagsmæssig sammenligning mellem prisen for ren lastbiltransport (sættevognstog med 2 TEU) og kombitransport (banevogn med 2 TEU i typisk godstog samt terminaludgift og for- og eftertransport) på de kombiprodukter, som findes i dag på de danske kombiterminaler. Sammenligningen er noget usikker, da enhedsomkostninger og relle driftsbetingelser for såvel tog- som lastbiltransport kan variere ganske meget og i øvrigt er vanskelige at bestemme. Udviklingen fremover, f.eks. betydningen af de kommende såkaldte modulvognstog i europæisk landevejstrafik, er ligeledes vanskelig at vurdere.

*Beregnet nettoomkostning per sættevognstog eller banevogn (kapacitet: 2 TEU)*

kr. per 2 TEU	National			International			
	Høje Tåstrup-Taulov	Høje Tåstrup-Carlsberg	Høje Tåstrup-Århus	Taulov-Hamburg	Taulov-Norditalien	Taulov-Malmø	Høje Tåstrup-Duisburg
<b>Kombiløsning</b>	<b>2.400</b>	<b>1.800</b>	<b>2.900</b>	<b>2.500</b>	<b>10.900</b>	<b>3.000</b>	<b>6.500</b>
heraf terminal/lastbil	1.000	400	900	800	900	1.000	900
heraf togtransport	1.200	1.200	1.800	1.600	9.000	1.600	4.900
heraf bane/broafgift **)	200	200	200	100	1.000	400	700
<b>Ren billøsning</b>	<b>2.600</b>	<b>2.300</b>	<b>2.400*)</b>	<b>2.500</b>	<b>15.500</b>	<b>3.300</b>	<b>8.100</b>
heraf bilomkostning	1.900	1.600	1.200	2.400	13.400	2.100	5.600
heraf færge/bro/vejafgift	700	700	1.200	100	2.100	1.200	2.500
<b>Fordel kombiløsning</b>	<b>8 %</b>	<b>22 %</b>	<b>-21 %</b>	<b>0 %</b>	<b>30 %</b>	<b>9 %</b>	<b>20 %</b>
Anslået TEU 2006	25.000	25.000	20.000	20.000	35.000	?	5.000

\*) med løstrailer via Mols-linien

\*\*\*) herunder tillæg for kapacitetsafgift og fradrag for miljøtilskud

Resultatet tyder på en ret varierende konkurrenceposition for de forskellige kombiprodukter, hvor Norditaliens-transporterne har den største konkurrencefordel og Taulov-Hamburg samt Høje Tåstrup-Århus er de mest følsomme. Generelt påvirkes de korte transportafstande markant mere end de længste transportere, hvor der er flere kilometer at fordele meromkostningen over, og hvor konkurrencepositionen i forvejen er mest fordelagtig.

Samlet må konkluderes, at kombiterminaldriften sandsynligvis ikke kan opretholdes på rent kommercielle vilkår, dvs. uden tilførsel af tilskud i form af eksempelvis of-

fentlig betaling af sporinfrastruktur eller andre tilskud foruden den foreslåede husleje-fritagelse.

Det skal i tilknytning til den fremtidige organisering af terminalerne undersøges nøje hvilket bidrag kombitransportkæden samlet set kan yde til terminalernes drift under forudsætning af mindst en bevarelse af markedet

En selv bærende terminal skal løbende kunne tilbyde et moderne og opdateret produktionsapparat og præstere et fornuftigt kapitalafkast. For at komme i denne tilstand kræves yderligere indtægter, som kun kan skabes ved forskellige services, der tilfører en værditilvækst til transportkæden. De ubenyttede arealer kunne i den forbindelse nyttiggøres. Det kalder på nyt syn på terminalernes serviceudbud.

Betaling for henstilling ses som en betydelig indtægtsskabende mulighed ved brug af de ledige arealer. En indtægt på 2-4 mill. kr. årligt vurderes inden for rækkevidde. Med bedre kontakt til den maritime transportsektor vurderes indtægtsmulighederne at kunne øges yderligere. Her som ved andre indtægtsskabende aktiviteter ligger dog visse investeringer forud, som vil belaste terminaløkonomien med en kapitalomkostning.

Blandt andre indtægtskilder for terminalerne kan nævnes lagerhotel, reparation og rengøring af lastebærere, betaling for alle små og store tillægsservices, etablering af dry harbour, en moderniseret udgave af rullende landevej oma. Desuden kan terminalkonceptet udvides med cafeteria for de 200 daglige chauffører m.fl. på terminalen samt værksted for små lastbilreparationer og evt. synshal.

Det er konklusionen, at der ikke findes nogen enkle løsninger på terminaløkonomierne. Det er omvendt vurderingen, at der med en bredere forretningsmæssig tilgang og mange små og få større bidrag er muligt, at etablere en noget forbedret økonomi på terminalerne. Et hovedproblem er, at godsmængderne, der er terminalernes "hjerteblood", kun kan øges gennem investeringer i forbedret indretning af terminalerne.

En forbedret indretning kunne ud over genopretning af de eksisterende terminaler være bygning af endnu en portalkran, en mindre forlængelse af læssespor og indretning af mere henstillingsplads i Høje Taastrup<sup>11</sup>.

En kapacitetsudvidelse i Taulov ser vanskeligere ud. En 400 kV højspændingsledning hen over terminalpladsen hindrer opførelser af portalkraner, men skal kapaciteten øges, er portalkraner nødvendige. En løsning kunne være en flytning af højspændingsledningerne eller anlæggelsen af en ny terminal med portalkraner og længere læssespor ca. 1 km øst for den nuværende.

Det vil imidlertid kræve yderligere forbedringer af økonomien at opnå en situation, hvor investeringer, som muliggør fremtidssikring af terminalerne, kan gennemføres. Udgifterne til husleje bør derfor – som en stor udgiftspost – gøres til genstand for nærmere overvejelser.

Det vurderes i den forbindelse, at en række kombiterminaler i Europa har modtaget eller modtager forskellige former for offentlig støtte. Eksempelvis ydes i Tyskland op til 85 % statsstøtte til de samlede investeringer i kombiterminaler indenfor det såkaldte GVZ-program ("Güterverkehrszentren"). Fra Sverige kendes konstruktioner, hvor terminalgrund og infrastruktur stilles til rådighed for en terminaloperatør. Det kan her ikke afvises, at der betales en mindre afgift herfor, men fokus overfor kunderne er på opkrævning af en afgift, der primært dækker løfteomkostningerne. Også andre former for finansieringslettelse forekommer, ligesom tilskud fra EU-programmer har medvirket til realiseringen af terminalinvesteringer. Tilsvarende

<sup>11</sup> Det er oplyst, at en portalkran fra den lukkede terminal i Vasbygade inden for rimelige projektrammer (i forhold til prisen på en ny kran) kan flyttes og ombygges til indpasning i Høje Taastrup.

dansk modeller til fremme af terminalernes fremtidige bæredygtighed må indgå som en del af de evt. videre organisatoriske overvejelser.

## Eksempel på fremtidig terminaløkonomi

For at illustrere finansieringsbehovet på kombiterminalerne er der i nedenstående tabel forsøgt opstillet en økonomi i en dækningsbidragsmodel, som tager udgangspunkt i de nævnte muligheder for indtægter til terminalen samt de forslag, der kunne tænkes i forbindelse med en organisatorisk nyordning af terminalerne.

Der er primært tale om to markante ændringer i en sådan økonomi, sammenlignet med økonomien i dag. Dels indførelsen af benyttelsesafgifter for jernbanevirksomheder (ca. 25 mill. kr.), som i det store hele konverterer det nuværende terminalunderskud til en togoperatørbetaling, og dels en fjernelse af en væsentlig del af huslejen (-14,3 mill. kr.) på kombiterminalerne, som vil forbedre den isolerede terminaløkonomi væsentligt. Hertil kommer indtægter fra henstilling og andre servicedydelser. Det derved fremskaffede nettoresultat eller "overskud" forudsættes anvendt som grundlag for investeringer i forbedring og udvikling af terminalerne.

*Eksempel på en mulig fremtidig dækningsbidragsmodel for kombiterminalerne*

Artsspecifikation	Taulov	Høje Taastrup	Total
<b>Indtægter</b>			
Løft (205 kr./veksellad, 245 kr./trailer)	11,0	14,2	25,2
Henstilling (110 kr. i gns./lastebærer)	3,0	0,8	3,8
Benyttelsesafgift (140 kr./banevogn)	14,3	10,5	24,8
Andre aktiviteter (skøn)	0,5	0,5	1,0
÷ Rabatter	-	-	-
<b>Nettoomsætning</b>	<b>28,8</b>	<b>26,0</b>	<b>54,8</b>
<b>Udgifter</b>			
÷ Direkte henførbare stykomkostninger			
Personale	12,4	9,7	22,1
<b>Dækningsbidrag I</b>	<b>16,4</b>	<b>16,3</b>	<b>32,7</b>
÷ Særbestemte kapacitetsomkostninger			
Personale	0,3	0,2	0,5
Traktion	0,6	0,7	1,3
Brændstof	1,3	0,6	1,8
Vedligeholdelse af trucks og rangerlokomotiver	-	1,6	1,6
Afskrivninger (nuværende udstyr)	1,4	0,3	1,7
<b>Dækningsbidrag II</b>	<b>12,8</b>	<b>12,9</b>	<b>25,8</b>
÷ Indirekte kapacitetsomkostninger			
Infrastruktur Høje Taastrup (nuv. til DSB)	-	0,6	0,6
Infrastruktur Taulov (nuv. til DSB)	0,8	-	0,8
Husleje (nuv. til ETC via DSB)	1,9	-	1,9
Genopretning af terminaler	1,9	2,8	4,7
Vedligeholdelse af terminaler	0,5	0,3	0,8
Øvrige omkostninger	0,4	0,3	0,7
Afdrag og forrentning af nye terminalinvesteringer	-	-	-
<b>Dækningsbidrag III</b>	<b>7,3</b>	<b>8,9</b>	<b>16,3</b>
Skat af årets resultat, finansielle poster, ekstraordinære poster	0	0	0
<b>Nettoresultat</b>	<b>7,3</b>	<b>8,9</b>	<b>16,3</b>

Note: Økonomiopgørelsen er baseret på oplysninger fra Railion Danmark A/S

Opstillingen er baseret på en blanding af nutidig og fremtidig økonomi.

Indtægter for henstilling er vurderet på baggrund af det, som opfattes som dagens behov og med et prisniveau, som er set tilsvarende andre steder. Kan et mere omfattende samarbejde med det maritime marked etableres, kan der forventes større indtægtsmuligheder.

Indførelsen af en benyttelsesafgift for jernbaneoperatørers anvendelse af terminalerne bidrager betydeligt til det opstillede økonomiske resultat.

Andre aktiviteter omfatter forskellige ekstra serviceydelser på terminalen såsom reparation, opsyn, cafeteria mm., der kan muliggøre en bedre udnyttelse af tiden for terminalernes daglige brugere. Indtægten for terminalen er baseret på et skøn på 10 kr. per lastbilbesøg.

De anførte mulige indtægter vurderes ikke tilstrækkelige til en fremtidssikring af terminalerne. I de videre overvejelser om fremtidens terminalorganisering må den mulighed derfor undersøges, om terminalerne kunne indgå som et indskud i et terminalsselskab, hvor der ikke betales husleje. Herved ville muligheden for at et økonomisk grundlag for investeringer i terminalernes udvikling formentlig kunne skabes.

På omkostningssiden er udgangspunktet de eksisterende driftsudgifter opskrevet fra 2005 regnskabet. Under en ny organisering vil der kunne forekomme en væsentlig ændring af udgiftsposterne, men niveauet forventes som minimum at være det samme.

De udgifter, som er anført som *indirekte kapacitetsomkostninger*, omfatter udgiftsposter, som kun kan tilpasses over en meget lang tidsperiode. Det er udgifter, som i store træk er uafhængige af trafikken over terminalen. Disse udgifter udgør lidt under halvdelen af de angivne udgifter.

Der er indarbejdet en post til vedligeholdelse og genopretning af terminalerne baseret på det foreliggende skøn udarbejdet af rådgivende ingeniører for Railion Danmark A/S (hvor det dog er præciseret, at der er tale om en "grovbudgettering").

Formålet med simuleringen er at danne et skøn over de økonomiske muligheder ved en gennemførelse af de forslag som opstilles i denne rapport. Afdrag og forrentning af nye terminalinvesteringer er ikke indarbejdet, men som opgørelsen her foreligger uden nye investeringer, vil nettoresultatet uden skatteberegninger etc. kunne blive ca. 16,5. mill kr.

Et 30 årigt obligationslån vil per 100 mill kr. investering koste ca. 7,5 mill. kr. per år i renter og afdrag før skat. Umiddelbart kan der i det viste eksempel bæres investeringer på godt 200 mill. kr. over 30 år. Hertil kommer, at ejendomssalg i forbindelse med en eventuel terminalflytning kan give en indtægt, som kan bidrage til nye investeringer.

Som det fremgår af foregående afsnit vurderes det næppe realiserbart at gennemføre en benyttelsesafgift for jernbanevirksomheder på det anførte beløb på 140 kr. pr. banevogn uden at det vil få utilsigtede konsekvenser for kombitransportformen. I forbindelse med opstilling af en egentlig business case for terminalerne må der derfor indgå overvejelser om brugernes betalingssevne i sammenhæng med, at terminalerne fortsat kan udgøre en servicemulighed for transportbranchen. Samtidigt må alternative finansieringsmuligheder overvejes.

## Organisatorisk ramme

Nuværende ejerskab og organisering kan ikke løfte behovet for investeringer og hindrer dermed udvikling og måske endda blot videreførelse af kombitrafikken. Der anføres en række løsningsmodeller for terminalernes fremtidige organisation til brug for en nærmere vurdering af terminalernes fremtidige organisatoriske rammer.

### Overordnede rammebetingelser

Historisk har de nationale jernbaner placeret terminaler og jernbanestationer i den del af virksomheden, der havde med togoperationerne at gøre og ikke i infrastrukturdelene. Heller ikke under de seneste års liberaliseringstiltag af jernbanen med adskillelse af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er der ændret ved dette forhold. Terminal ejerskaber med manglende uafhængighed – eksempelvis når terminaler er ejet og drevet af en dominerende jernbanevirksomhed – har været en hindring for tilkomsten af nye jernbanevirksomheder på de enkelte markeder.

Trods et massivt ønske i EU om at påvirke infrastrukturplanlægningen har Fællesskabet ikke direkte involveret sig på kombiterminalområdet, selvom kombiterminaler og rangerbanegårde må opfattes som en integreret del af det Transeuropæiske Netværk (TEN).

I TEN-Rådsbeslutning 1692/96/EF og i opdateringen heraf, Europaparlamentets og Rådets Beslutning 884/2004/EF om TEN har man beskæftiget sig indgående med de transeuropæiske jernbaneforbindelser med henblik på etablering af et sammenhængende og interoperabelt jernbanenet, ikke mindst med henblik på fremme af jernbanegodstransport. Man har ikke i denne sammenhæng taget spørgsmålet om en planlægning af terminaldelen op, selv om typen af infrastruktur, der støttes, har stor betydning for, i hvilken retning transportpolitikken bevæger sig, og selvom kombiterminaler netop på Fællesskabsplan udgør et sammenhængende net af indbyrdes afhængige omladningspunkter på infrastrukturen.

Der er en tendens til, at ejerskabet af europæiske kombiterminaler nu etableres i selskaber, hvor offentlige virksomheder (infrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder), private transportvirksomheder og private jernbanevirksomheder indgår med ejerandele. Man oplever her, at terminalerne udvikler sig i størrelsen og får et bredere sortiment af serviceydelser. Det fremstår som om en betydelig del af disse terminaler drives som bæredygtige forretningsvirksomheder. Det er dog uklart, i hvilket omfang der er modtaget indirekte etableringsstøtte eller anden form for støtte – at der f. eks. ikke betales leje for terminalområdet og infrastrukturen. Som det fremgår af forrige kapitel kendes støtteordninger fra Tyskland (GVZ-program)) og Sverige. Det hævdes fra forskellig side, at mange kombiterminaler i Europa reelt ikke drives effektivt og profitabelt i dag.

En konkurrencemæssigt bekymrende tendens i branchen har været, at en række store europæiske togoperatører de seneste 2-3 år i vidt omfang har udnyttet opnåede friheder ifm. liberaliseringen til at opkøbe uafhængige kombiselskaber, formentlig med henblik på at sikre togkørslen af de opkøbte kombitrafikker uden konkurrence fra andre togoperatører. Det vil i en ny selskabsmodel fortsat være statens rolle at sikre dels adgangen til kombiterminalen på lige og ikke-diskriminerende vilkår og dels at sikre kapaciteten til og fra kombiterminalerne.

## Nuværende organisering

Ved Finansloven for 1997 og Aktstykke 321 af 16. juli 1997 om bodelingen mellem DSB og Banestyrelsen blev kombiterminaler og læssepladser tillagt DSB som led i "DSB's særlige produktionsområder (f.eks. godsterminaler,...) ...". Den produktionsmæssige begrundelse bortfaldt imidlertid med salget af DSB's godsdivision.

Terminalerne har siden været forvaltet af DSB Ejendomme som en ren ejendomsinvestering, hvor der ikke har været nogen specifik interesse i funktionen som gods-terminal. DSB's engagement i terminalerne har af samme årsag været beskedent. Eksempelvis har DSB ikke – som ejer – gennem påtale eller på anden vis set nogen interesse i at sikre sig vedligeholdelsen af terminalerne.

Hvis kombiterminalerne skal udvikles parallelt med det øvrige transportmarked, fremstår det som en klar konklusion på iagttagelsen af den aktuelle situation, at ejerskabet må indehaves af en aktør, der har en primær interesse i at drive, investere i og udvikle terminalerne.

## Barrierer mod udvikling af kombitrafikken

Der eksisterer i dag en række barrierer mod udvikling af kombitrafikken:

*Konkurrencebarrieren:* Formelt blev konkurrence indenfor banegodssektoren mulig i Danmark i 1999, men realiteten er, at der i øjeblikket ikke er konkurrence på en række ydelser, når det gælder kombitransport. Manglende interoperabilitet gør det vanskeligt at etablere nye uafhængige grænseoverskridende togoperatørselskaber, hvilket hæmmer udviklingen af international kombitrafik. På europæisk plan kan togoperatørers opkøb af kombiselskaber desuden betyde generelt mindsket konkurrencen på togoperatørydelser. Fraværet af konkurrence udgør en barriere mod incitamenter til at investere, opdyrke nye markeder og etablere nye metoder og ideer i den kombinerede transport.

*Kompetencebarrieren:* Kombiterminalerne udgør et specielt produktionsapparat, som det kræver særlige kompetencer at drive effektivt. Railion Danmark har tilkendegivet, at den nuværende terminaloperatørogave er historisk betinget, og at man ikke ser terminaldrift som en kernekompetence for virksomheden. Dette udgør en barriere mod interessen for terminaludvikling i forhold til interessen for udvikling af togekørselsdelen, som Railion anser for at være virksomhedens primære forretningsområde.

*Neutralitetsbarrieren:* Det forhold, at en jernbanevirksomhed er ene-terminaloperatør, udgør en barriere mod, at andre jernbanevirksomheder vil benytte terminalerne, fordi terminalerne ikke opfattes som uafhængige. Dette kan dels give tillidsproblemer mht. håndtering af konkurrencefølsomme oplysninger og dels give tillidsproblemer mht. ligeværdig behandling. Forholdet er almindelig anerkendt som et problem i transportbranchen.

Konstruktionen betyder for det første, at der vanskeligt kan skabes tillid til, at (jernbanevirksomheds-)terminaloperatøren yder konkurrerende jernbanevirksomheder og deres kunder samme serviceniveau, som man tilbyder egen virksomhed og egne kunder på terminalen, uanset lovgivningens krav. Bekendtgørelsen om modtagepligt på kombiterminaler synes at erkende problemet, idet det heri slås fast, at såvel jernbaneselskaber som deres samarbejdspartner fra landevejen skal have lige og ikke-diskriminerende adgang til at benytte terminalerne.

For det andet giver konstruktionen ene-terminaloperatøren adgang til en del konkurrencefølsomme informationer fra eventuelle andre terminalbrugere, som den terminalopererende jernbanevirksomhed vil kunne udnytte til egen fordel. At muligheden for "ufin" udnyttelse af operatørpositionen og den dominerende stilling på markedet eksisterer, udgør et tillidsmæssigt problem, også selvom den ikke anvendes i praksis.



*Beslutningsbarrieren:* En betydende barriere mod, at den kombinerede transport i Danmark har kunnet udvikle sig parallelt med udviklingen i resten af Europa gennem det sidste tiår, har været usikkerhed om den danske jernbanebetjenings fortsatte eksistens, dvs. usikkerhed om kombiterminalernes fortsatte drift og usikkerhed om, hvad beslutningstagerne på alle niveauer ville og kunne gennemføre af rammebetingelser.

## Fortsættelse af nuværende ordning

Ved en fortsættelse af den nuværende ordning vil de eksisterende barrierer mod kombiproduktets udvikling blive opretholdt.

Railion Danmark A/S vil som terminaloperatør ikke blive opfattet som uafhængig. Andre jernbanevirksomheder, og muligvis også visse brugere fra vejsiden, kan af denne grund være tilbageholdende med at bruge kombiterminalerne, der sandsynligvis heller ikke vil have reel adgang for andre jernbanevirksomheder. Situation skærpes af, at Railion med den nuværende lovgivning ikke kan tage betaling for andre jernbanevirksomheders brug af terminalen, hvormed der fra Railions side helt mangler incitament til at åbne terminalerne.

Dette hindrer konkurrence på skinnerne i forbindelse med dansk kombitransport. Som dominerende godsvirksomhed uden nævneværdig konkurrence fra andre togkørselsudbydere og med fuldt fokus på fortsatte effektiviseringer vil Railion Danmark A/S formentlig ikke være koncentreret om at udvikle terminalerne. Dette skal ses i sammenhæng med, at Railion Danmark A/S siden etableringen har været under stærkt pres fra sin ejer om at præstere regnskabsmæssig balance. Det er hidtil ikke nået trods markante forbedringer. Driftsresultatet før skat udviste i 2005 et underskud på 43 mill. kr.

DSB vil som terminalejer fortsat administrere kombiterminalerne som en ren ejendomsinvestering med det formål at sikre DSB størst muligt afkast af ejerskabet. Den nuværende lejeindtægt fra terminalerne giver DSB en fornuftig fast indtægt over en længere årrække. DSB har således ingen særlig interesse i en ændring af tilstanden. For DSB er den nuværende lejeaftale indgået per 1. januar 2001, og udlejningsaftalen er under sædvanlige betingelser uopsigelig indtil 1. januar 2030 (Høje Taastrup) og 1. januar 2031 (Taulov).

Ved lejeaftalens eventuelle ophør vil DSB Ejendomme i stedet søge det bedst mulige alternative afkast ved enten at frasælge eller udleje arealerne til anden side. DSB ejendomme har oplyst, at der pt. foreligger en konkret kommerciel forespørgsel på det ubenyttede areal – som ikke vedrører godstrafik – med et for DSB fordelagtigt afkast. Det forekommer på den baggrund særdeles realistisk, at en betingelsesløs kommerciel nyforhandling om det samlede lejemål ville resultere i ophør af arealernes anvendelse til kombiterminaldrift.

Railion Danmark A/S har på sin side indgået to lejeaftaler: For Taulov-terminalen er opsigelsesvarslet 12 måneder og Railion Danmark kan frem til *"d. 1. januar 2016 ikke opsige lejemålet"*<sup>12</sup>. Desuden er der en særlig lejeaftale for den del af terminalen, som ejes af Nordania Leasing A/S og udlejet til DSB, som har fremlejet til Railion. Dette lejemål er uopsigeligt fra udlejers side frem til 2019, hvorefter lejemålet kan opsiges med ét års varsel. Railion har lejet denne del af terminalen på samme lejevilkår som DSB og kan hermed alene opsige lejemålet hvert 5. år, tidligst 1. august 2007 og derefter 1. august 2012, til udløb ét år senere.

<sup>12</sup> Taulov: Erhvervslejekontrakt mellem DSB v/DSB Ejendomme og Railion Danmark A/S side 5

For Høje Taastrup terminalen er det tilsvarende opsigelsesvarsel 48 måneder og Railion Danmark kan frem til "d. 1. januar 2015 ikke opsige lejemålet"<sup>13</sup>. Railion vil derfor som udgangspunkt skulle drive terminalerne med håndtering, oplagring, rangering, disponering, kundeservice mm. i det mindste ca. 10 år endnu.

Railion Danmark A/S har givet udtryk for, at nuværende lejeforpligtelser over for DSB på 16,3 mill. kr. årligt for de to kombiterminaler betragtes som meget byrdefuld. En forhandling om en halvering af lejen har fra DSB's side været baseret på, at DSB kunne udnytte de terminalarealer, som pt. ikke udnyttes, til frasalg, hvilket ville hindre en senere udvidelse af terminalerne. Dog er de pågældende arealer foreløbig klausuleret til terminalformål mv. de kommende fem år.

Den foreslåede reduktion af lejeudgiften<sup>14</sup> er ikke tilstrækkelig til at skabe et økonomisk bæredygtigt driftsgrundlag for terminalerne og udgør ikke en permanent løsning for Railion Danmark, der af denne årsag har været tøvende over for det foreliggende forslag.

Hertil kommer uenighed mellem DSB og Railion om fordelingen af omkostninger til vedligeholdelse og genopretning samt om, hvem der skal betale for genopretning. Denne tvist har trukket drøftelserne om lejereduktion i langdrag. Ifølge oplysninger fra Railion er enkelte af genopretningsarbejderne så væsentlige, at manglende gennemførelse umiddelbart ville true terminalernes funktion. Railion har derfor nødtvungent ladet visse genopretningsarbejder udføre.

Ingen part har i dag hverken motivation til - eller mulighed for at investere i en udvikling af terminalerne.

En opgørelse af terminalernes økonomi for 2005 viser et underskud for terminalen på i alt 23,5 mill. kr. Opgørelsen er resultatet af en intern omkostningsfordeling i Railion, hvori der dog ikke indgår intern betaling for banevognenes anvendelse af terminalen. En sådan betaling ses andre steder og forekommer rimelig i en konstruktion, hvor terminalerne udgør selvstændige resultatcentre. Et break even i terminalregnskabet kunne nås ved at konvertere det nuværende underskud til en benyttelsesafgift for jernbanevirksomheder på 140 kr. pr. banevogn – en betaling som er større end –, men dog sammenlignelig med jernbanevirksomheders adgangsbetaling og vareafgift ved benyttelse af visse havne som kombiterminaler.

Herved genereres dog stadig ikke midler til hverken genopretning eller udvikling af terminalerne.

Alene en nødvendig genopretning vurderes at forøge omkostningsniveauet mærkbart. En rådgivende ingeniør har for Railion Danmark A/S udarbejdet et foreløbigt overslag over genopretnings- og vedligeholdelsesarbejder, som er nødvendige for at bevare terminalernes nuværende funktionsevne. Der fremgår heraf et behov for en gennemsnitligt årlig udgift på ca. 4,5 mill. kr. på 20 års sigt.

For dette beløb bevares en status quo for terminalernes kapacitet, men derved vil indtægtsgrundlaget – godsmængder over terminalen – ikke kunne øges væsentligt. Betaling for godsmængder over terminalen er den væsentligste indtægtsvariabel. Med den nuværende indretning haves kun begrænset kapacitet til en vækst i håndterede godsmængder. Fremskaffelse af kapacitet til større godsmængder over terminalerne kræver ombygning og udbygning af terminalerne for et yderligere betydeligt millionbeløb, f.eks. til anskaffelse af portalkraner, etablering af henstillingskapacitet m.m.

<sup>13</sup> Høje Taastrup: Erhvervslejekontrakt mellem DSB v/DSB Ejendomme og Railion Danmark A/S side 5

<sup>14</sup> En aftale om en 40 % lejereduktion for terminalerne er indgået ultimo januar 2007.

På den baggrund ses der under den nuværende ordning to muligheder:

At Railion Danmark A/S af økonomiske grunde evt. kunne vælge at opgive terminalerne, er et synspunkt, som virksomheden officielt har tilkendegivet. Railion Danmark A/S har således overfor Trafikstyrelsen oplyst, *"at virksomheden ikke er i stand til at sikre fortsatte aktiviteter på de to kombiterminaler på nuværende aftalegrundlag. Railion tvinges i givet fald til at søge alternative løsningsmuligheder, hvor en indstilling af aktiviteterne på de to terminaler kan blive konsekvensen"*<sup>15</sup>.

Resultatet kan i givet fald blive en midlertidig eller permanent lukning af kombiterminalerne, idet der ikke umiddelbart findes en egnet organisation, som kan overtage driften. De tilbageværende kombiterminaler i Århus Havn og Københavns Frihavn ville måske kunne yde en alternativ betjening af dele af kombitrafikkerne, men samlet må der i denne situation forventes et drastisk fald og en længerevarende væsentlig tilbagegang for den kombinerede trafik i Danmark.

En anden mulighed er, at Railion Danmark i forståelse med moderselskabet Railion GmbH indtager den holdning, at trafikken på Danmark trods alt totalt for Railion koncernen udgør en samlet forretning, som man ikke på kort sigt ønsker at opgive. Railion kan med dette udgangspunkt søge at bevare terminalerne, så længe mindre reparationer kan holde terminalernes funktion på det nuværende niveau. I så fald vil terminalerne sandsynligvis kunne videreføres en årrække, indtil en markant og absolut nødvendig reinvestering ikke længere vil kunne udsættes. I denne periode vil kombitrafikken kunne opretholdes, men terminalerne vil ikke i noget særligt omfang kunne tage del i den forventede transportvækst de kommende år.

Terminalen i Taulov har endnu ledig løftekapacitet, som dog kun med vanskelighed kan udnyttes pga. manglende henstillingskapacitet. Med en kundes konkrete planer om øget trafik, som ventes indenfor en tidshorizont på få år, vil terminalen formentlig ikke kunne modtage yderligere vækst. Som en midlertidig løsning vil måske den nedlukkede terminal i Padborg og evt. Kolding banegård kunne udnyttes som aflastning – herved mistes dog en række stordriftsfordele. Visse trafikker kan måske alternativt håndteres i Århus Havn.

I Høje Taastrup er kapacitetsloftet tæt på at være nået. Ledig kapacitet i weekender er ikke efterspurgt. Kun en vis ledig kapacitet i aftentimerne forekommer interessant, men manglende henstillingsmuligheder for lastebærere udgør et væsentligt problem, som betyder, at denne kapacitet formentlig kun kan udnyttes af kunder, som øjeblikkeligt afhenter ankommet gods, hvilket begrænser mulighederne betydeligt. Nye trafikker vil måske i stedet i et vist omfang kunne håndteres i Københavns Frihavn, hvor der foreligger konkrete planer om investeringer i forbedret jernbaneinfrastruktur. Dette vil dog øge presset på jernbaneinfrastrukturen og vejnettet i indre København.

Der eksisterer også den mulighed, at dele af kombitransittrafikken i stedet for at køre gennem Danmark vil blive dirigeret over Østersøen, f.eks. via den nyanlagte kombiterminal i Lübeck, med den konsekvens, at de halve danske togstammer, som hægtes på transittogene i Taulov, ikke længere vil være økonomisk bæredygtige og må forudses overført til andre transportformer. Sandsynligheden for en sådan udvikling tiltager, såfremt de danske kombiterminalers betydning aftager.

Samlet vurderes det, at terminalerne ikke kan udvikles indenfor de nuværende økonomiske rammer, og selv en videreførelse på det eksisterende grundlag er tvivlsom. For at bringe terminalerne videre skal der tilføres investeringer i genopretning og fornyelse i produktionsapparatet, hvilket ikke er muligt med den nuværende ordning. Derfor må der overvejes en ny ordning, hvor det afgørende formål er at

<sup>15</sup> Skriftligt svar fra Railion Danmark 16. juni 2006 på spørgsmål fra Trafikstyrelsen

skabe rammebetingelser, som muliggør en terminaludvikling på et forretningsmæssigt grundlag.

## Forslag til ny ordning

Hovedformålet med en eventuel ny ordning er at sikre tilstedeværelsen af i det mindste to hensigtsmæssigt placerede kombiterminaler i Danmark med tilstrækkelig kapacitet i dag og fremover til betjening af oplandene henholdsvis øst og vest for Storebælt.

Eneste relevante alternativ til terminalerne i Taulov og Høje Taastrup er de eksisterende kombiterminaler i Århus Havn og Københavns Frihavn, som ikke vurderes at kunne yde en tilstrækkelig alternativ betjening af kombitrafikken. Derfor bør en videreførelse og udvikling af de to eksisterende terminaler i henholdsvis Taulov og Høje Taastrup sikres. Disse har med den nuværende udformning af jernbanenettet begge en hensigtsmæssig geografisk placering og betjener allerede størstedelen af det kombinerede marked, som tilsammen omfatter ganske betydelige godsmængder.

De aktiver, som indgår i overvejelserne, omfatter ud over grundstykkerne i Taulov på 158.000 m<sup>2</sup> og i Høje Taastrup på 220.100 m<sup>2</sup>, tillige ca. 12 km spor og 33 sporskifter, asfalterede pladser og veje samt to mindre administrationsbygninger samt pt. én portalkran. Aktiverne er hos DSB bogført til 213,8 mill. kr.: Henholdsvis 105,7 mill. kr. for Høje Taastrup Kombiterminal, hvortil kommer 25 mill. kr. for baneinfrastrukturen, samt 83,1 mill for Taulov Kombiterminal.

Kombiterminalerne er som en del af den offentlige jernbaneinfrastruktur placeret i et krydsfelt mellem den offentlige og den private sektor. Mens ejerskabet i dag ligger i en selvstændig offentlig virksomhed, er driften via udlejning placeret hos en enkelt jernbanevirksomhed. Som det er påpeget, indebærer den aktuelle konstruktion mange ulemper.

Trafikstyrelsen har gennemgået og overvejet forskellige alternative rammer omkring de to terminalers organisering, idet der kan tænkes flere veje ud af den nuværende perspektivløse tilstand.

Når der i forbindelse med disse overvejelser er fokuseret på principløsninger, som omfatter selskabsdannelse, må det ses på baggrund af, som det er påpeget i "Staten som aktionær"<sup>16</sup>, at selskabsformen samlet set har været en hensigtsmæssig løsning, som i de fleste tilfælde har ført til de ønskede resultater.

For at selskabsformen kan være en hensigtsmæssig løsning er det imidlertid afgørende, at selskabet drives professionelt på en sådan måde, at det i princippet vil være muligt at inddrage private medaktionærer. Grundpræmissen er således, at selskabet skal være økonomisk bæredygtigt. Desuden bør et statsligt ejerskab jf. "Staten som aktionær" ikke være en forudsætning for at opnå sektorpolitiske hensyn. Disse hensyn bør alene varetages gennem sektorlovgivningen.

Heroverfor står, at dele af branchen har givet udtryk for, at det ved et almindeligt frasalg til private ejere vil være vanskeligt alene gennem offentlig regulering at sikre en de facto lige og ikke-diskriminerende adgang til terminalerne trods eksplicit regulering, fordi det er vanskeligt at sikre, at reglerne også følges i et internationaliseret og konkurrerende marked med mange ejerrelationer mellem aktørerne. Afhængig af ejerkredsen kan der være økonomiske interesser forbundet med graden af åbning og ikke-diskrimination på terminalerne. At sådanne økonomiske interes-

<sup>16</sup> "Staten som aktionær, Finansministeriet, Trafikministeriet, Økonomi- og erhvervsministeriet, januar 2004. Sammenfatning p. 9

ser kan medføre begrænsning i den frie adgang til kombiterminaler, er et forhold, som er iagttaget ved en række udenlandske kombiterminaler.

Anvendelsen af selskabsformen er blandt andet foreslået for i fremtiden at klargøre og strukturere det allerede eksisterende samarbejde mellem det offentlige og den private sektor på de to omtalte kombiterminaler. Således ønskes den i dag uklare ansvarsfordeling mellem den private aktør (Railion Danmark A/S) og den offentlige aktør (DSB) på terminalerne afklaret og præciseret ved en selskabskonstruktion efter de retningslinier, som er angivet i "Staten som aktionær".

Forslagene må ses i sammenhæng med bestræbelserne på at liberalisere jernbanesektoren gennem de sidste 15 år, der bl.a. har omfattet at identificere grænsen mellem offentlige rammebetingelser og privat foretagsomhed, dvs. at bestemme en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem, hvad henholdsvis det offentlige og det private hver for sig er gode til.

Det er en offentlig opgave at sikre rammerne, både formelle og praktiske, der ofte for jernbanens vedkommende har horisonter på mange år. Driften af transportsektoren, der ofte opererer med korte beslutnings- og investeringshorisonter, egner sig derimod bedre til private virksomhedsformer. Det vurderes klart som en fordel, at operatøren af en kombiterminal har en bred forretningsorienteret kontakt til transportbranchen for at kunne nå de løsninger, som transportkunderne efterspørger.

Der kan tænkes forskellige former for selskabskonstruktioner baseret på forskellige grader af offentligt-privat samarbejde. Forskellige muligheder er fuldt offentligt ejerskab, der kan placeres i forskelligt regi, og hvor driften eventuelt kan udliciteres, eller et fuldstændigt frasalg til private, der eventuelt kan søges reguleret gennem betingelser knyttet til salget.

Følgende løsningsmodeller er overvejet:

- Offentlig-privat samarbejdende aktieselskab (model 1)
- Selskab under Banedanmark (model 2)
- Ny statslig virksomhed (model 3)
- Salg til private (model 4)
- Salg til Railion Danmark A/S (model 4a)
- Ny organisatorisk placering under DSB (model 5)

*En række problemstillinger er fælles for løsningsmodellerne.*

Alle modeller (med en enkelt undtagelse) forudsætter, at en frigørelse fra de nuværende lejeaftaler vedrørende kombiterminalerne mellem Railion Danmark A/S og DSB kan finde sted. I dag er såvel Railion Danmark A/S som DSB bundet af langsigtede uopsigelige lejekontrakter vedrørende terminalerne. Muligheden og kompensationsprisen for en kontraktfrigørelse af parterne vil være afhængig af situationen på det tidspunkt, hvor en frigørelse fra kontrakterne måtte blive aktuel.

Tanken bag de anførte løsningsmodeller er, at terminalgrundene, terminalbygninger og jernbaneinfrastrukturen overtages af staten samt, at DSB kompenseres for værdien af den til staten derved overdragede ejendom (i model 5 forbliver terminalerne dog under DSB). Formen, hvorunder overførslen fra DSB til staten skal ske, må bero på nærmere drøftelser. Staten lader herefter under forskellige former terminalerne indgå som aktiv i de forskellige løsningsmodeller.

En del af terminalarealet i Taulov (27.000 m<sup>2</sup>) er lejet af Nordania/ETC. I alle løsningsmodeller vil et fortsættende terminalselskab skulle betale leje for dette grundstykke i henhold til den eksisterende lejeaftale med DSB. Alternativt må foretages køb af dette grundstykke. Om det er muligt, og hvad prisen i givet fald ville blive, er ikke undersøgt.

En hovedproblemstilling ved vurderingen af de forskellige løsningsmodellers egnethed er forholdet mellem det offentliges og de privates rolle i terminalorganisatio-

nen. Her er det særligt hensynet til at sikre åbenhed og ikke-diskriminering, som må anses for væsentligt, da fri adgang og ikke-diskriminering kun vanskeligt kan håndteres i et marked af denne karakter – et marked, hvor der er risiko for, at der direkte eller indirekte kan opstå private monopoldannelser, og hvor markedet ikke er stort nok til, at flere konkurrerende bæredygtige terminaler vil kunne etableres.

En anden væsentlig problemstilling er at sikre den fortsatte tilstedeværelse af kombiterminalerne – en problemstilling, som også tidligere har været overvejet. I et brev fra daværende trafikminister til DSB's bestyrelsesformand i forbindelse med de politiske forberedelser til afhændelse af DSB Gods i 2000 præciseres på baggrund af en aftale mellem de politiske partier bag det senere salg, at *"Såfremt terminaler eller anden infrastruktur, som indgår i eventuelle nye selskaber, ønskes nedlagt/videresolgt til ikke-jernbaneformål, skal staten tilbydes tilbagekøb til markedspris."* I samme brev præciseres, at forudsætningen for et salg under alle omstændigheder er, at den ikke-diskriminerende modtagepligt på terminalerne skal bevares.

Det udelukkes med andre ord ikke, at terminalerne kan overgå til privat eje, men samtidig ønskes det sikret, at terminalerne – som infrastrukturelement – fortsat står til rådighed for kombitrafikken, hvis en eventuel privat ejer skulle ønske at trække sig ud af aktiviteterne.

Eventuel mulig EU-støtte til terminalernes udvikling, evt. fra Marco Polo-programmet, skal indgå i de videre overvejelser for terminaludviklingerne.

## Offentlig-privat aktieselskab (model 1)

Der etableres et offentlig-privat samarbejdende terminal-selskab A/S, dvs. med staten og en række private interessenter som deltagende investorer.

Selskabet etablerer en driftsorganisation, som bliver terminaloperatør på terminalerne. Driftsorganisationen skal have terminaldrift som en kernekompetence og have primær fokus på terminalernes drift og udvikling.

Terminaloperatørens opgave bliver på et forretningsmæssigt grundlag at løfte opgaven med at kombinere transportformer i transportkæden samt etablere et samarbejde med andre terminaler. Det er normalt ikke jernbanevirksomhederne, der etablerer kontakt til kunderne til den kombinerede transport. Der skal opdyrkes et marked i begge ender af kombitransportkæden – dette bør blandt andet ske ved terminal-selskabets aktive mellemkomst.

De private partnere skal sikre kapital til udvikling af terminalerne under forretningsmæssig forsvarlig drift. De forudsættes som aktører i branchen at have primær interesse i kombineret transport og skal repræsentere og/eller etablere en relevant terminalekspertise. Gruppen skal sikres en passende bred sammensætning, så reelt åbne terminaler sikres. Terminalneutraliteten vurderes at kunne sikres ved, at adgangen til terminal-selskabet sker ved aktietegning, hvor et loft over den enkelte aktieposts størrelse kan overvejes.

Staten indskyder som sin del af selskabskapitalen i terminal-selskabet ejendomsretten til terminalgrundene med inventar. Staten erhverver herved en aktiepost og bestyrelsesplads i terminal-selskabet. Staten sikrer ved sin repræsentation overholdelse af rammebetingelserne for brugen af terminalerne. Staten har herefter ikke yderligere forpligtelser til investeringer i selskabet.

Et terminal-selskab af denne konstruktion vil have en passende frihed til på kommercielle betingelser at indgå aftaler med andre virksomheder, som måtte ønske at investere i særlige faciliteter og udstyr på terminalområdet. En virkning af selskabsdannelsen vil være, at der skabes klarhed om ansvaret for drift, vedligeholdelse og udbygning i forhold til markedets udvikling.

Om der skal etableres to selskaber må bero bl.a. på investorernes interesser, men pga. stordriftsfordele anbefales ét selskab for begge terminaler. Selskabet må fra starten kalkulere med muligheden for flytning af terminalerne indenfor en 5-15 årig horisont med deraf følgende investeringer.

Forhandlinger mellem staten og de interesserede parter og opstilling af business cases må afgøre, hvilke konkrete økonomiske rammer, der kan opstilles for de to terminaler drevet af et eller to terminalsselskaber.

Det kan overvejes at fritage terminalsselskabet for grundleje mod at staten på normal vis modtager udbytte af aktieposten i selskabet.

Samlet set betyder modellen, at terminalsselskabet eventuelt ville have muligheden for at etablere en passende volumen over terminalerne - også til/fra nye destinationer - så antallet af tog - fra flere jernbanevirksomheder - ved betaling på rimelig vis kan medfinansiere terminalen, idet der forudsættes gennemført en "access fee" for jernbanevirksomheder gennem ændring af gældende regler.

En høring af branchen og efterfølgende beregninger af kombitransportkædens økonomi viser imidlertid, at en "access fee" eller brugerafgift af den her foreslåede nødvendige størrelse - 140 kr. pr. banevogn - vil have uønsket negative konsekvenser for brugen af den kombinerede transport og forudses at give udsigt til en nedgang i volumen over terminalerne.

Modellen tilgodeser desuden ikke hensynet til, at sektorhensyn bør varetages gennem sektorlovgivning. Baggrunden for at fastholde et statsligt medejerskab i et selskab, der skal kunne drives på driftsøkonomisk bæredygtige principper, vil således i givet fald være, at der lægges afgørende vægt på dele af branchens udsagn om, at hensynet til at terminalerne skal drives som åbne ikke-diskriminerende terminaler på kommercielle vilkår ikke vil kunne varetages lige så effektivt ved ren regulering.

Af synspunkterne i staten som aktionær fremgår imidlertid, at sektorhensyn under et offentlig-privat selskabssamarbejde skal kunne varetages ved sektorlovgivningen. Modellen er derfor næppe et relevant alternativ på nuværende tidspunkt.

## Selskab under Banedanmark (model 2)

Der etableres et terminalsselskab som et datterselskab under Banedanmark.

Overførslen af ejerskabet til terminalerne, der vil kræve kompensation til DSB, kan eventuelt ske i form af et mageskifte af grunde og bygninger.

Et kombiterminalsselskab under Banedanmark vil kunne gives passende frihedsgrader og være tæt på forvalteren af den øvrige offentlige infrastruktur.

Terminalernes placering under infrastrukturforvalteren som en del af jernbaneinfrastrukturen vil være i tråd med etableringen af TEN-nettets opbygning som et interoperabelt hovednet til fremme af godstransport over grænserne, reservering af effektive godskanaler i køreplanen, og andre opgaver vedrørende markedsåbning, som infrastrukturforvalteren bærer et stort ansvar for at gennemføre. Investeringer i terminalerne kunne i denne model foregå som et led i de almindelige infrastrukturinvesteringer til fremme af jernbanetransport.

Betalingen for brug af terminalerne vil over tid kunne tilpasses ønsket om opretholdelse af kombitransportformen som et transporttilbud og til transportbranchens betalingsevne, samtidig med at princippet om, at brugerne betaler et beløb for den modtagne service, fastholdes

Denne model vil opfylde "neutralitetskravet". Banedanmark vil principielt indtage en neutral holdning i forbindelse med kanalfordeling mellem persontrafik og godstrafik

på infrastrukturen og vil ikke have præferencer for én jernbanevirksomhed frem for andre.

Derimod vil drift af kombiterminaler ikke være en kernekompetence for Banedanmark. Denne kompetence skal i givet fald udvikles i selskabet.

En mulig løsning på dette problem er, at et terminalselskab eller en kombiterminalenhed under Banedanmark udliciterer driften af de to kombiterminaler til eksempelvis et stevedoreselskab, hvilket kan ske på nøje definerede betingelser. Den daglige drift ville derved blive varetaget af en virksomhed, som ville være neutral i forhold til kombiterminalernes kunder, og som tillige besidder den særlige terminal-ekspertise, som eksempelvis er kendt fra havneterminalerne.

### **Ny statslig virksomhed (model 3)**

Der etableres en ny statslig virksomhed under Transport- og Energiministeriet, enten som en statsvirksomhed A/S eller en Selvstændig Offentlig Virksomhed.

Modellen forudsætter udskillelse af terminalerne fra DSB, da en "ren" statsejet virksomhed ikke vil kunne fungere som en konkurrencemæssig neutral virksomhed under den eksisterende eksklusive langtidskontrakt med Railion.

Virksomheden vil kunne udgøre et neutralt ejerskab med primær fokus på kombitransporten og med en statslig mulighed for at investere i terminalerne.

En ny statsvirksomhed eller Selvstændig Offentlig Virksomhed vil ikke umiddelbart være i besiddelse af den nødvendige kernekompetence til terminaldrift. En mulig løsning er, som i model 2, at udlicitere driften til eksempelvis et stevedoreselskab på nøje definerede betingelser.

Der vil i virksomheden skulle træffes en række kommercielle investeringsbeslutninger, som stiller krav til en rimelig grad af økonomisk handlefrihed bl.a. til finansiering af det investeringsbehov, som betragtes som nødvendige for terminalernes udvikling i de kommende år.

### **Salg til private (model 4)**

I denne model udskilles terminalerne af DSB og etableres i et privatejet virksomhed A/S uden statslig ejerandel.

Et privat terminalselskab vil alene ved køb af de eksisterende terminaler skulle erlægge en betydelig købssum for terminalerne til at dække den hos DSB bogførte værdi. Denne vurderes vanskelig at forrente, når det tages i betragtning, at terminalerne med udstyr samtidig bør fornyes og udvikles for betydelige beløb i de kommende år. Realismen i en salgsmodel udhules yderligere, såfremt der knyttes for mange betingelser og restriktioner til salget.

Desuden vil der med private ejere på sigt ikke være samme sikkerhed mod lukning af terminalerne mhp. arealernes anvendelse til andre formål etc. i strid med den hidtidige statslige transportpolitik, ifølge hvilke et tilbagekøb til markedspris i så fald skulle aktualiseres, jf. de politiske synspunkter, som blev tilkendegivet i 2000 af partierne bag godkendelsen af salget af det daværende DSB Gods.

Det har hidtil været den politiske opfattelse, at terminalerne udgjorde et vigtigt led i den infrastrukturelle ryggrad. Fra politisk hold har der ikke hidtil været et ønske om et betingelsesløst frasalg til private.



## Salg til Railion Danmark A/S (model 4a)

Modellen er en variant af model 4. Det forudsættes her, at Railion Danmark A/S kan frigøre sig fra den uopsigelige kontrakt, afklare uenigheden om vedligeholdelsesforpligtelserne, samt købe terminalerne til en pris som kan sikre en videreførelse af terminalerne.

I lyset af, at Railion Danmark A/S's dominerende position på det danske jernbanegodsmarked og som aktuel operatør på terminalerne har denne model været overvejet.

Mens terminalerne formelt i dag er åbne for andre operatører, vil den angivne model give Railion Danmark en reel monopolstilling på landets to vigtigste kombiterminaler. Modsætningsforhold i forbindelse reglerne om åbne terminaler, ikke-diskrimination og - dominerende stilling ligger lige for.

Løsningsmodellen vil gå direkte imod branchens udtalte ønske om at terminalerne skal være "neutrale" i forhold til brugerne af terminalerne. Konkurrerende jernbanegodsvirksomheders indtrængen med kombiprodukter på det danske marked vurderes ikke til at blive fremmet ved en sådan løsningsmodel.

For Railions Danmarks A/S vedkomne er holdningen imidlertid også forholdsvis klar.

Railion Danmark A/S er ikke interesseret i at øge virksomhedens aktiviteter ud over kernekompetencen, som er at køre godstog. At terminalerne i dag er en del af Railion Danmarks A/S' forretning er historisk betinget, men ikke noget, der sigtes mod som forretningsområde på sigt. Railion Danmark kan næppe indenfor overskuelig tid rejse kapital til en ejerskabsmæssig overtagelse af terminalerne.

Terminalerne vil desuden som en infrastrukturdel – blive underlagt visse restriktioner idet der som nævnt ikke politisk har været tilslutning til et ubetinget frasalgt til private.

## Ny organisatorisk placering under DSB (model 5)

Modellen forudsætter et fortsat DSB-ejerskab, men udskilt i et datterselskab under DSB.

Terminalejeren kan som DSB datterselskab organiseres som A/S med egen bestyrelse, der vil have til opgave af rette fokus på kombiterminalerne.

En sådan organisatorisk ændring vil som udgangspunkt ikke frigøre terminalen fra langtidskontrakten med Railion. De grundlæggende problemer i den i dag eksisterende konstruktion vil forsat være til stede.

På den anden side vil en ændret organisation hos DSB være en anledning til for begge parter at tage de nuværende lejebetingelser op til overvejelser. Der vil imidlertid forsat være et betydeligt behov for investeringer i terminalerne og DSB konkernen ville – i forbindelse med en sådan løsning – kunne tænkes at ønske at finansiere udgifter til terminalerne de kommende år med frasalgt af dele af de nuværende terminalgrunde, hvilket kunne modvirke muligheder for fremtidig udbygning af terminalerne.

## Afsluttende bemærkninger

Ved de skitserede løsningsmodeller til ændret organisering udestår en række juridiske, samfundsmæssige og forretningsøkonomiske afklaringer, som må belyses nærmere under den proces, som vil foregå i forbindelse med valg af fremtidig struktur for kombiterminalerne.

I valget af en kommende løsning for kombiterminalerne er det afgørende, at det sikres, at terminalerne i fremtiden er baseret på, at alle brugere af terminalen betaler for den service de modtager på terminalen og at terminalerne i største mulige grad bliver økonomisk bæredygtige. Bekendtgørelsen om kombiterminaler bør derfor opdateres, så kommerciel terminaldrift kan etableres på et bredt forretningsmæssigt grundlag. Det er også afgørende at en kommende løsning for terminalerne er samfundsmæssigt set hensigtsmæssig.

Det må sikres, at terminalerne, i et Europa med en igangsat liberalisering af jernbanegodsmarkedet og kommende teknisk interoperabilitet i infrastruktur og drift, kommer til at fungere som reelt åbne og ikke-diskriminerende i modtagelsen og behandlingen af alle kunder som ønsker at bruge terminalerne.

Terminalerne bør desuden placeres i en sammenhæng, hvor det økonomisk og i forhold til beslutningsprocesserne vil blive muligt at foretage de løbende investeringer i terminalerne, som er nødvendige for at bevare kombitransporten logistiske potentiale og transportformen som en konkurrencedygtig og miljørigtig transportform.

Det er imidlertid et resultat af høringsrunden i branchen og efterfølgende kalkuler over transportsценарier i kombitransportkæden overfor den alternative landevejstransport, at der er snævre grænser for en forøget betaling for omladning på kombiterminalerne, hvis forsendelsesmængden over terminalerne ikke skal påvirkes i negativ retning. En vurdering er, at kombitransportkæden skal være mærkbar billigere end den rene lastbiltransport – i runde termer formentlig 10 % eller mere for at fremstå som et attraktivt alternativ.

Version: 23-03-2007 kl.: 14:32

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Hovedrapport om kombiterminaler-  
ne i Taulov og Høje Taastrup***

De kommende år forventes stor vækst i godstransporten. En væsentlig del af banepotentialet vedrører kombitrafikken, der primært betjenes via kombiterminalerne i Taulov og i Høje Taastrup. Kapaciteten er imidlertid tæt på at være opbrugt på de to terminaler, som også er præget af nedslidning. Nuværende ejerskab og organisering kan ikke løfte behovet for investeringer og hindrer udvikling og måske endda blot videreførelse af kombitrafikken. Der anføres en række løsningsmodeller, som er vurderet i forhold til at kunne tiltrække investeringer og sikre en udvikling, hvor terminalerne bliver neutrale, reelt åbne og ikke-diskriminerende mhp. at sikre, at kombitrafikken bliver i stand til at løfte sin del af godstransportvæksten.