



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 9. april 2008  
J. nr. 004-U12-6

Banekontoret

Julie Baago  
Telefon 33 92 43 75  
jba@trm.dk

### **Gods på jernbanen i EU-sammenhæng**

Det danske marked for jernbanegods blev liberaliseret pr. 1. januar 1999, hvilket var et led i en EU-initieret liberaliseringsproces. Godstransporten på banen er derfor en ren forretningsmæssig aktivitet, som ikke kan påvirkes gennem indkøb af offentlig service trafik, sådan som det er tilfældet på passagersiden. I praksis betyder det, at rammevilkårene for jernbanegodstrafikken samt den infrastruktur, som står til rådighed herfor, er statens helt centrale instrumenter i forhold til at påvirke udviklingen inden for banegodstransporten, både på nationalt og EU-niveau.

Regeringen har besluttet at udarbejde en handlingsplan for fremtidens godstransport, hvilket også indgår i regeringsgrundlaget. Målsætningen med handlingsplanen er blandt andet at styrke muligheden for gods på jernbanen. Derudover arbejder regeringen på EU-niveau for - og har allerede på nuværende tidspunkt taget initiativer til - forbedring af rammevilkårene for banegodstransporten samt højnelse af kvaliteten af den infrastruktur, som stilles til rådighed for banegodstransporten. Disse initiativer uddybes nedenfor.

#### *Rammevilkår for banegodstrafikken*

I en EU-sammenhæng arbejder regeringen for at forbedre banegodstransportens rammevilkår, og generelt bakker regeringen op om intentionerne bag Kommissionens initiativer. Eksempelvis er Kommissionens initiativer til forøgelse af interoperabiliteten (fælles tekniske standarder og regler for jernbanen i EU) en fordel for den internationale jernbanegodstrafik.

Regeringen har i forbindelse med EU's lokomotivførerdirektiv, der er en del af EU's tredje jernbanepakke, støttet forslag om at forbedre jernbanevirksomhedernes mulighed for at ansætte udenlandske lokomotivførere. På den baggrund er der udstedt en bekendtgørelse, der gør det muligt for lokomotivførere fra andre lande at opnå dansk lokomotivførerlicens. Jernbanevirksomhederne har oplevet problemer med at rekruttere tilstrækkeligt med lokomotivførere, og særligt i en situation med dansk højkonjunktur og arbejdskraftmangel vurderes virksomhedernes mulighed for at ansætte udenlandske lokomotivførere at være en væsentlig forbedring af banegodstransportens rammevilkår.

Sidste år udarbejdede Kommissionen en meddelelse om et banenet med fortrinsret for godstrafik. Meddelelsen er blevet sendt til både Europaudvalget og



Trafikudvalget, ligesom der er udarbejdet rammenotat til EU-Specialudvalget. Det er regeringens målsætning, at mulighederne for gods på jernbane skal styrkes. Regeringen er derfor positiv overfor, at Kommissionen sætter forholdene for international jernbanegodstrafik på dagsordenen i en bestræbelse på at forbedre transportformens konkurrenceevne i lyset af de kommende års trængsels- og miljøudfordringer. Regeringen er ligeledes positiv overfor en koordineret indsats for at sikre jernbanekapacitet til internationale godstog.

Medlemsstaterne er blevet enige om et forslag til rådskonklusioner, hvor udtrykket ”fortrinsret til godstrafik” ændres til ”fremme udviklingen af et jernbanelenet, der letter effektive strømme af international godstrafik”. Regeringen er positiv overfor dette forslag til rådskonklusioner, idet det afspejler regeringens målsætning om at styrke mulighederne for gods på jernbane, dog uden at passagertrafikken nedprioriteres.

#### *Jernbaneinfrastruktur til rådighed for gods*

Godstransport på banen er især relevant, når gods skal transporteres over større afstande. Danmarks geografiske størrelse dimensionerer derfor i sig selv grundlaget for indenlandsk banegodstransport. Derudover tilsiger den danske erhvervsstruktur, der ikke indeholder mange virksomheder med tung industri, heller ikke en voldsom vækst i den indenlandske banegodstransport. Transporten af gods på banen vil derfor snarere blive udgjort af især transittrafik gennem Danmark, men også af kombigodstrafik. Kombitrafik består i, at gods transporteres på både vej og bane, og selve omlæsningen mellem de to transportformer finder sted på kombiterminaler.

Regeringen har netop offentliggjort en analyse af de to DSB-ejede kombiterminaler i henholdsvis Taulov og Høje Taastrup, som viser, at en reorganisering vil kunne øge godstrafikken internt i Danmark og til og fra Danmark. Hvorvidt en omorganisering kan gennemføres, afhænger dog af, om en række overgangsproblemstillinger primært i forhold til de nuværende kontrakter på terminalerne kan løses. Transportministeriet er i gang med at undersøge, om dette kan lade sig gøre.

For så vidt angår transitgodstrafikkens centrale rolle, understøttes denne af, at dele af den danske baneinfrastruktur (strækningen fra Øresundsbroen til Padborg) ligger på EU's godskorridor, der går fra Stockholm til Napoli. Det betyder, at standarden og kvaliteten af den danske baneinfrastruktur er et væsentligt instrument i forhold til at fremme banegodserhvervets udvikling på EU-niveau.

Regeringen har taget en række initiativer til forbedringer af den danske baneinfrastruktur, som også vil komme den internationale banegodstrafik på den danske del af EU-korridoren til gode. Sammen med Dansk Folkeparti og Det



Radikale Venstre afsatte regeringen således 4,7 mio. kr. til genopretning af jernbanenettet med Trafikaftalen fra 2006.

Side 3/3

Derudover blev der også med Trafikaftalen fra 2006 truffet principbeslutning om at udrulle den fælleseuropæiske standard for signal- og togkontrol, der kaldes ERTMS (European Rail Traffic Management System) på det danske jernbanenet. Når systemet er fuldt implementeret i senest 2020, vil det betyde, at Banedanmarks jernbanenet er fuldt interoperabelt med det europæiske net (forudsat at andre lande også lever op til den europæiske standard). Dette vurderes i sagens natur at være en stor fordel for den internationale godstrafik i EU-godskorridorerne.

Infrastrukturforbedringer til gavn for banegodstransporten kan også tage form af at fjerne eller mindske flaskehalse. Strækningen København-Ringsted og de to enkeltsporede delstrækninger i Sønderjylland på strækningen Lunderskov-Padborg (Vojens-Vamdrup respektive Tinglev-Padborg) udgør to helt centrale flaskehalse på den danske baneinfrastruktur. Regeringen har taget initiativ til at gennemføre en VVM analyse vedr. udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted samt analysere mulighederne og behovet for etablering af dobbeltsporet i Sønderjylland i lyset af den faste forbindelse over Femern Bælt. Regeringen forventer at kunne fremlægge et beslutningsgrundlag for udvidelse af kapaciteten mellem København og Ringsted i efteråret 2009.

Den faste forbindelse over Femern vil betyde et stort løft for bane-godset, og vil desuden kunne aflaste jernbanestrækningen ned gennem Sønderjylland, og dermed trafikken i denne del af EU-godskorridoren.

JBA