



Notat

28.09.12

Godsspor til Esbjerg Havn - beslutningsgrundlag

Baggrund

Med Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 er der opnået enighed om at reservere et statsligt bidrag til ny sporforbindelse til Esbjerg Havn på 100 mio. kr. Det statslige bidrag finansieres af puljen til fremme af godstrafik på jernbanen.

Der er i første fase undersøgt en række løsninger, hvor anlægsoverslaget ligger væsentligt over den statslige ramme. Da der i den forbindelse ikke blev anvist muligheder for finansiering af baneanlæg, der ligger ud over den statslige ramme, er det besluttet, at Banedanmark i stedet arbejder videre med en løsningsmodel, hvor det eksisterende havnespor anvendes til at styrke forbindelsen mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn.

De gennemførte undersøgelser af sidstnævnte model har anvist en løsning, hvor der etableres en terminal med to godsspor af 450 meters længde. Godssporene er placeret på Esbjerg Sydhavn langs med Estrupvej.

Hvad skal besluttes?

Det skal besluttes:

- Om der skal etableres to godsspor af 450 meters længde, herunder om den eksisterende sporforbindelse fra Esbjerg Station til det nye terminalområde skal istandsættes.

Anlægsoverslaget er 58,5 mio. kr. inklusive en reserve på 30 %. (PL2013)

Esbjerg havn stiller areal til rådighed og afholder udgifter til indretning af terminal, tilslutning til vejanlæg og lignende. Udgifterne vurderes at være i samme størrelsesorden som de banetekniske anlæg.

Banedanmarks indstilling er, at det er fornuftigt at gennemføre det foreslåede projekt, med den lokale medfinansiering, der er lagt op til.

Trafikale muligheder

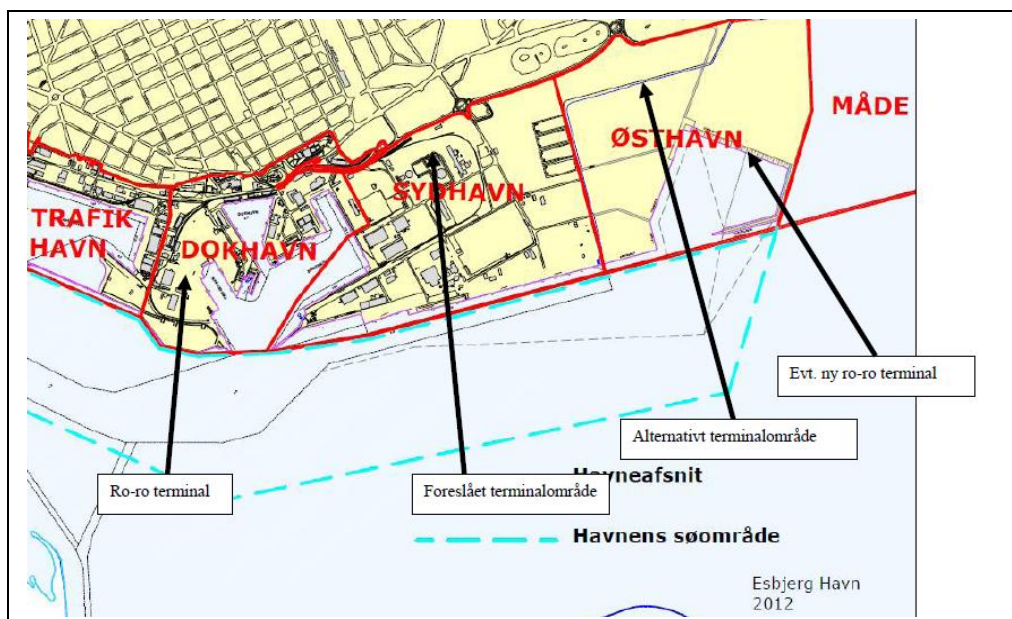
Terminalen vil være beliggende i Esbjerg Sydhavn.

Esbjerg havn anbefaler denne placering, da den er tæt på den del af Sydhavnen, hvor der håndteres trailere og relativt tæt på Dok- og Trafikhavnen, hvor der i dag håndteres de trailere og containere, som udgør det væsentligste banegodspotentiale.



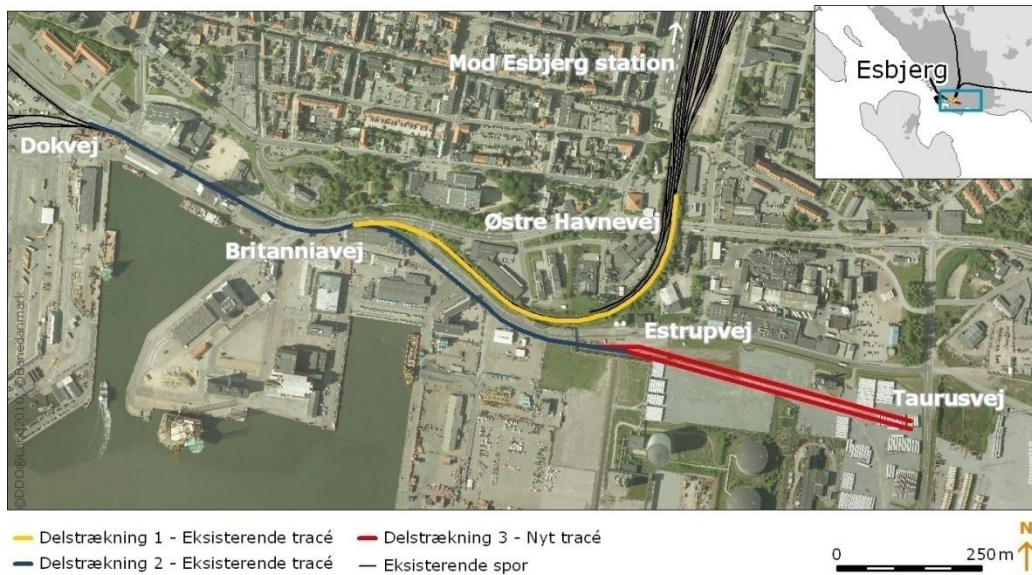
Terminalen forventes primært at blive anvendt til transporter til Østdanmark og Syd-sverige. Der forventes op til én daglig afgang. Terminalen forventes også i et vist omfang at kunne betjene feeder trafik til terminalerne i Taulov og Padborg. Der er beskrevet en mulig løsning, hvor trailere og containere vil blive lastet og losset ved hjælp af reach-stackere, som mange godsoperatører på havnen har til rådighed. Den endelige udformning af terminalen forestås af Esbjerg Havn, andre bestykninger - eksempelvis med en portalkran - kan således også komme på tale.

Terminalen vil være tæt på havnens øvrige aktiviteter, hvilket giver mulighed for at den også kan anvendes til eksempelvis vindmøllekomponenter og biler. Begge disse aktiviteter foregår i dag lige i nærheden af terminalområdet.



Den foreslåede terminal har to spor á 450 meter længde, og giver mulighed for at håndtere godstog på 700 meter samt op til maksimal længden på 835 meter, hvis de kan indpasses i forhold til den øvrige trafik. Dette kan ske ved en opdeling på Esbjerg Station og togstammen rangeres til terminalen af to omgange. Et alternativ vil være at rangere hele toget ned på havneområdet og bruge de eksisterende havnespor nord for Dokvej til midlertidig opstilling under rangering.

For at komme fra stationen til terminalen skal toget skifte rangerretning efter det er kørt i retning mod Dokvej. Havnebanen skærer E20 og 2 andre meget trafikerede veje i niveau. Esbjerg Havn ønsker som udgangspunkt, at togene ikke er længere, end at de kan være mellem hhv. Britanniavej og Dokvej, for at minimere generne for havnens øvrige trafik. Esbjerg Havn ønsker også at fastholde de hidtidige spærretider for togkørsel i tidsrummene kl. 07:00-09:00 og kl. 15:00-17:00. Om aftenen/natten kan køres med længere tog på Esbjerg Havn.



Dette medfører, at tog længere end ca. 350 meter, der ankommer i dagtimerne, skal deles på Esbjerg Station, og køres til terminalen ad flere omgange. Tog, der ankommer inden for spærretiden, skal afvente til den ophæves. Det vil være forbundet med gener at betjene terminalen udenfor aften og nattetimerne, hvilket kan vanskeliggøre en optimal anvendelse af terminalen.

Terminalen vil ikke kunne betjenes af el-lokomotiver¹, da det ikke er muligt at have køreledninger på havneområdet på grund af høje tværgående transporter og af- og pålæsning med reachstackere.

Projektet har været forelagt Trafikstyrelsen, der vurderer, at potentialet for en terminal med den aktuelle udformning kan være begrænset. Dette er begrundet i følgende forhold:

- For at sikre en lønsomhed er det vigtigt, at aflevering/afhentning af en togstamme kan ske så simpelt som muligt. Det optimale vil være, at man kan køre direkte til terminalen og aflevere en togstamme, og bagefter tage en ny togstamme med igen. I aften- og nattetimerne kan dette ske med dieseltog op til 450 meter, og i dagtimerne kan det ske med dieseltog op til ca. 350 meter.
- Der skal være mulighed for at betjene så lange togstammer som muligt og en maksimal længde på 450 meter, som kan håndteres uden opdeling, vil være i underkanten. Ved opdeling på Esbjerg Station kan man håndtere togstammer på op til 835 meters længde, men det medfører en tidskrævende og fordyrende rangering. En rangering af flere omgange tager betydeligt længere tid og påvirker lønsomheden.

¹ Strækningen Lunderskov-Esbjerg vil blive elektrificeret inden for få år. Elektrificeringen vil dog ikke omfatte havnebanen og havnesporene på Esbjerg station.



- Endvidere vurderer Trafikstyrelsen at godstrafikken til og fra Esbjerg station og dermed også terminalen kun vil blive betjent med diesellokomotiver, da potentialet for terminalen ikke vil gøre det attraktivt at køre med ellokomotiver og dermed være bundet af at have en rangermaskine tilknyttet terminalen.

Etablering af terminalen medfører, at nogle af de eksisterende havnespor nedlægges. De berørte spor har dog ikke været anvendt i de senere år, og Esbjerg Havn har ingen bemærkninger til dette. Et af sporene indgår som en del af hærens beredskab, og Hærens Operative Kommando er orienteret om dette. Den nye terminal vil dog også kunne benyttes til dette formål, da der er en direkte vejforbindelse til Nato-rampen i Sønderhavn. Sporforbindelsen til den kommunale modtagestation vil blive fjernet. Denne har heller ikke været anvendt i flere år, og modtagestationen har tidligere ønsket at nedlægge forbindelsen.

Esbjerg Havn er i gang med at etablere den nye Østhavn, der øger havnens areal med 1 mio. m² areal og 2 km. kajer. En del af det nye havneområde er allerede i brug, og den næste etape er udlejet, og tages i brug den 1. januar 2013.

Østhavnen giver mulighed for nye og flere aktiviteter og på længere sigt forventes at en del af havnens nuværende aktører, herunder bl.a. trailer- og containertrafikken, at flytte derud pga af bedre plads- og infrastrukturforhold. På sigt er den foreslåede terminal næppe tilstrækkelig, men den vil fortsat være attraktiv for gods fra Dok- og Sydhavnen. I projektet kan der tages højde for dette forhold ved at udforme terminalen, så der senere kan etableres en sporforbindelse til den større, planlagte terminal på Østhavnen.

Da det potentielle terminalområde i dag bliver anvendt til andre aktiviteter, er Esbjerg Havn ikke interesseret i at etablere en baneterminal i Østhavnen, før behovet er til stede. Arealerne, der skal benyttes til det fremtidige terminalområde, er udlejede, men kan siges op med kort varsel og lokal- og kommuneplaner er forberedt og godkendt til terminalen. På længere sigt vurderer Esbjerg Havn, at denne placering vil være optimal

Miljøpåvirkninger

Naturstyrelsen har på baggrund af en VVM-screening vurderet, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt, og at det derfor ikke er VVM-pligtigt.

Anlægsøkonomi og tidsplan

Projektet omfatter en istandsættelse af det eksisterende spor fra Esbjerg Station til Estrupvej (delstrækning 1), en udskiftning af den nedslidte del af sporet fra Estrupvej til Dokvej og mod den kommende terminal (delstrækning 2), etablering af to læssespor (delstrækning 3), retablering af rangertogveje i sikringsanlægget og udskiftning af overkørsler.

Anlægsoverslag for projektet er 58,52 mio. kr. inklusive en reserve på 30 %. (PL2013)



Esbjerg havn stiller areal til rådighed, og afholder udgifter til indretning af terminal, tilslutning til vejanlæg og lignende. Udgifterne vurderes at være i samme størrelsesorden som de banetekniske anlæg.

Der er gennemført en projektrisikooanalyse. Denne angav bæreevnen for jernbanebroerne over Borgergade og Gammelby Ringvej/Østre Ringvej som kritiske. Efterfølgende bæreevneberegninger viste, at bæreevnen for broen over Gammelby Ringvej/Østre Havnevej ikke er kritisk, hvorimod broen over Borgergade ikke har tilstrækkelig bæreevne. Det er besluttet, at broen over Borgergade skal istandsættes eller udskiftes indenfor Banedanmarks vedligeholdelsesbudget.

Projektet kan forventes afsluttet 2 år efter detailprojekteringen påbegyndes. Da der ikke bygges tæt på spor i daglig drift, vil der ikke være nævneværdige gener for jernbanedriften.

Markedgrundlag og lønsomhed

Der blev i 2009 gennemført en screening af række mulige havnebaneprojekter, heriblandt for Esbjerg Havn. Ved screeningen blev der gennemført en markedsanalyse. Denne viste, at det mest interessante for en jernbaneløsning er de mange løstrailere, der håndteres på Esbjerg Havn, overvejende i tilknytning til trafikken mellem Esbjerg og England.

I 2011 udgjorde dette 90.000 lastede enheder samt et antal tomme enheder. Sammen med antallet af containere, som i 2011 udgjorde 17.000 enheder, vil dette kunne udgøre en væsentlig basisvolumen i et togbaseret gods-koncept.

Togbetjening af havnen skal ikke mindst ses som en genoptagelse af det shuttlebase-rede koncept med trailere mellem Esbjerg og Høje Taastrup, som kørte frem til 2006 med ca. 25 enheder pr. tog. Kørslen blev primært indstillet af økonomiske årsager, idet operatøren ikke kunne få økonomien til at hænge sammen med den daværende prisstruktur. En uhensigtsmæssig besporing af havnen var en medvirkende årsag til, at togbetjeningen blev indstillet.

Markedsanalysen viste endvidere at:

- Baneforbindelsen næppe vil øge den samlede godsmængde, der håndteres over kaj i Esbjerg Havn. Der vil således være tale om, at eksisterende gods overflyttes til godstog fra lastbil.
- Det gods, der flyttes fra vej til bane, er gods, der kommer fra udlandet og skal til Hovedstadsområdet.

Analysen konkluderede, at der var et potentiale på et til to daglige tog på en længde af 400-600 meter.

Der blev gennemført en samfundsøkonomisk vurdering, der påviste en intern rente på 3,4 – 3,8 %. Beregningen er udført på baggrund af et dagligt tog på 600 meters længde og etablering af en terminal i Østhavnen med direkte adgang enten fra stationen eller via en ny bane syd om Esbjerg. Anlægsoverslaget var stipuleret til 270 – 285 mio. kr.



Som blandt andet påpeget i Trafikstyrelsens seneste undersøgelse af potentialet mellem Esbjerg og Hovedstadsområdet/Sydsverige er der tale om et meget følsomt marked, hvor fordelingen af gods mellem bane og vej er afhængig af en lang række parametre, hvilket i praksis gør, at prognoser på strækningsniveau er forbundet med meget stor usikkerhed. Et konkret eksempel er jernbanegods til Århus Havn, hvor der grundet ændret skibs- og færgebetjening er sket en betydelig reduktion af banegodset.

I 2012 er der kommet gang i transport af møllevinger på bane fra Tyskland til udskibning i Esbjerg. Ligeledes har der været forespurgt om mulighederne for at få en del af den svenske træ- og papireksport til England via Esbjerg.

Der er ikke foretaget en opdatering af de samfundsøkonomiske overslag fra screeningsrapporten, dette skyldes den store usikkerhed i godsprognoser på strækningsniveau. Endvidere er de endelige anlægsudgifter for selve terminalanlægget som Havnen er ansvarlig for ikke kendt, da der ikke er taget stilling til den endelige indretning af godsterminalen.