



18. februar 2021

Godstrafik på lokalbanerne

Lokalbanerne, de tidligere privatbaner, har ud over en vigtig funktion som livsnerve for mange landområders personbefordring, også betydning for det omgivende erhvervsliv. Noget der har været lidt overset de seneste årtier.

Der er i dag godstrafik på flere af lokalbanerne. Og der er underlag for godstrafik på flere andre lokalbaner. Det skal tages med når lokalbanernes fremtid drøftes.

Generelt om gods på jernbanen

Godstrafik på jernbanen er både klima- og miljømæssigt og samfundsøkonomisk fornuftigt. Der bruges mindre energi på at transportere gods med jernbane, og store dele af jernbanenettet er elektrificeret ved køreledninger, så strømmen til togene kommer direkte fra elnettet uden transformering og tab af energi via tunge batterier.

Der kan transporteres meget mere gods i et tog end med lastbiler, og jernbaner bruger meget mindre areal end veje til samme transportmængde.

Der er derfor, efter nogle årtiers stilstand, en stigende tendens til at bruge jernbanen mere og mere til godstransport. Ikke mindst i forbindelse med transport til og fra havnene samt til virksomheder og erhvervsområder er der en stigning i godsmængderne.

Både langs det statslige jernbanenet, og langs lokalbanerne, er der mange erhvervsområder, hvor der er potentiale for mere godstransport via jernbanen. Mange af lokalbanerne har, eller har haft, forbindelse til havne og erhvervsområder.

For næsten alle lokalbaner er der således muligheder for at køre med mere gods. Der køres allerede en del gods på nogle af banerne, men der kan tilvejebringes meget mere kørsel, hvis der satses på det med enkle udbygninger af banerne.

En overflytning af gods fra landevej til jernbane vil også medvirke til en aflastning af vejnettet langs banerne samt til og fra de havne, erhvervsområder og virksomheder, der overgår til banetransport. Dermed kan man også undgå meget dyre udvidelser af vejinfrastrukturen

Nordjyske Baner

I Nordjylland har Nordjyske Baner godstrafik til og fra Hirtshals, hvor der også er bygget en ny godsterminal. Der er imidlertid flere vanskeligheder for at køre med godstog til og fra Hirtshals.

Der er dårlig kapacitet på den enkeltsporede strækning mellem Aalborg og Hirtshals. Her er dog vedtaget og delvis udført dobbeltspor mellem Limfjordsbroen og Lindholm samt syd for Hjørring.

På sigt vil det, ikke mindst af hensyn til persontrafikken, være hensigtsmæssigt med dobbeltspor hele vejen mellem Aalborg og Hirtshals, også over Limfjorden, som

foreslået af Danske Havne i deres nylige [infrastrukturplan for de danske erhvervshavne](#).

I første omgang er der behov for en udbygning og forlængelse af krydsningsmulighederne i Sulsted, Brønderslev og Vrå med mulighed for kørsel med 100 km/t, så persontrafikken kan fastholde sit kørselsmønster.

I Hjørring er der brug for en "godsshunt", en direkte forbindelse uden om Hjørring for at undgå en besværlig og tidskrævende vending i Hjørring, hvor sporene også er for korte til lange godstog. Godsshunten kan etableres vest om byen til mindst 40 og gerne 60 km/t og med "nem" overgang fra BD 'ETCS' signalsystem til lokalbanens klassiske sikringsanlæg.

I Hirtshals er der behov for at få forlænget terminalsporet mod syd over 'Søndergade' og med sporskifte ud i hovedsporet. Det betyder at Hirtshals stationsgrænse skal flyttes ned mod Emmersbæk. Der kommer således en transversal mere, og samtidig køre man direkte in på terminalen og kan løbe om, når det passer i trafikken.

Tidligere kørte der også en del gods fra Skagen, særligt fiskemel, men på grund af langvarige sporombygninger på hovedbanen ned gennem Jylland, hvor godstogene måtte aflyses helt, er dette gods nu tabt til skibstrafikken.

En genoptagelse af godstrafikken bør undersøges, da kunder inde i landet vil have fordel af direkte godstog, ligeledes kan ekstratog lettere tillyses i forhold til skibsafgange.

Også godstrafik til og fra Frederikshavn og havnen her samt færgetrafikken til og fra Sverige er værd at få genetableret.

Midtjyske Baner

Midtjyske Baner, som infrastruktur-mæssigt består af Lemvigbanen, har en del godstrafik til Rønland (Cheminova) og Thyborøn. Der er desuden planer om at køre med ral.

Også her er der besværligheder, da der mangler en godsshunt ved Lemvig, så togene kan undgå vending, og længden af togene vil kunne forøges.

Overgangen mellem Banedanmarks spor og Lemvigbanen i Vemb skal opgraderes, så man kan få gennemkørsel fra Ringkøbing til Lemvig.

For at have tilstrækkeligt med kapacitet til både godstog og passagertog mellem Herning og Lemvigbanen bør der etableres et krydsningsspor i Tim.

Endvidere bør havnebanen i Thyborøn renoveres. I dag bruges en læsseplads i forlængelse af stationen som lejlighedsvis godsterminal.

Vestbanen

Vestbanen har lejlighedsvis godstransporter til og fra Oksbøl (Forsvaret).

Lollandsbanen

Der er i dag ikke godstrafik på Lollandsbanen. Der har tidligere været en del sukkertransport fra Nakskov og Sakskøbing (Nordic Sugar), som kunne genoptages, og der er potentialer for gods til og fra Vestas mv.

Indtil den nye Storstrømsbro er klar, er den nuværende bro en barriere. Godstrafikken må i dag kun køres med ældre diesellokomotiver og lette gods vogne, hvilket ikke giver nogen mening.

Der kan etableres spor til sukkerlagrene i Nykøbing F, Sakskøbing og Nakskov.

Havnesporet i Nakskov til Sydhavnen via sukkerfabrikken bør genoprettes.

Østbanen

Der er mange år siden, der kørte gods på Østbanen, selv om der stadig er et stort underlag fra Faxe ved reetablering af forbindelsen til Faxe Kalk.

Her vil en forbindelse ved Faxe Syd være hensigtsmæssig.

Frederiksværkbanen

Frederiksværkbanen har en del godstrafik til og fra Stålværket, ligesom der er forbindelse til havnen i Hundested.

Tidligere kunne man køre godstogene videre direkte ad S-banen fra Hillerød til Høje Taastrup, hvor vognene bliver indsat i andre godstog.

I dag kan man ikke køre via S-banen, men skal køre via Lille Nord mellem Hillerød og Snekkersten til enten Snekkersten eller Helsingør, og derfra ad Kystbanen, en u hensigtsmæssig omvej, ligesom tidspunkterne ikke er gode, da der på grund af manglende kapacitet kun kan køres godstog om aftenen/natten.

Det vil være en fordel om Kvistgård blev genetableret som krydsningsstation, så godstogene i større udstrækning kan køre i dagtimerne.

Mellem Hillerød og Frederiksværk er der tidligere investeret i en udbygning af banen for at sikre tilstrækkelig kapacitet på den enkeltsporede bane mellem Hillerød og Frederiksværk til kørsel med godstog - også i dagtimerne.

På vegne af IDA Rail og NJS

Ole Kien, bestyrelsesmedlem IDA Rail

Tommy Odderskjær Jensen, bestyrelsesmedlem IDA Rail

Lars Peter Jensen, bestyrelsesmedlem IDA Rail

Helena Kyster-Hansen, bestyrelsesmedlem NJS

Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem IDA Rail og NJS

Oversigt over nødvendig ny infrastruktur for at udbygge lokalbanerne til fremtidens godstransport på jernbane, inkl. udbygninger af det statslige jernbanenet med forbindelse til lokalbanerne:

Forbedret kapacitet til Hirtshals:

- Dobbeltspor nord for Lindholm samt syd for Hjørring (er i gang)
- Godsshunt vest om Hjørring
- Hastighedsopgradering og forlængelse af krydsningssporene i Sulsted, Brønderslev og Vrå

På længere sigt:

- Dobbeltspor hele vejen Lindholm-Hjørring
- Limfjordsbroen, ny jernbanebro

Forbedret kapacitet til Thyborøn:

- Godsshunt vest om Lemvig
- Krydsningsspor i Tim

Elektrificering for både persontog og godstog:

- Nykøbing Falster – Nakskov
- (Aalborg -) Hjørring – Hirtshals (/ - Frederikshavn)

Opgradering og udbygning/nybygning af havnespor:

- Hirtshals
- Frederikshavn
- Thyborøn
- Nakskov

Tilslutningsspor til erhvervsområder og virksomheder:

- Faxe Kalk
- Sakskøbing lagersiloer for sukker