



9. april 2021



## Mere gods på banen i Danmark - Udfordringer og løsninger

### Hvad skal der til for at få mere gods på banen i Danmark?

IDA Rail, NJS og Dansk Banegods i samarbejde inviterede i efteråret 2020 aktører fra jernbanegods branchen til en workshop med det formål nærmere at diskutere, hvordan man kunne forbedre rammevilkårene for jernbanegods transporten. Diskussionen tog udgangspunkt i en række oplevede udfordringer og barrierer, som blev diskuteret og prioriteret, og der blev opstillet en række løsningsmuligheder.

Resultaterne er gengivet i det følgende.

### Effektive terminaler tæt på godsstrømmene

#### Udfordring:

Der mangler effektive terminaler og flere terminaler, der ligger tæt nok på godstrømmene.

#### Løsninger:

- For at gøre det billigere og nemmere at etablere terminaler bør der etableres særlige normer for spor på terminaler, der afstemmes efter reel hastighed og risikoprofil. Det giver ikke mening at anvende normer til 180 km/h for spor på en godsterminal, hvor hastigheden er max. 40 km/h.
- Terminaler og sporinfrastruktur bør kunne bygges af private virksomheder, kommuner og havne – men staten (infrastrukturforvalteren) bør facilitere (og finansiere) tilslutningsanlæg til hovedspor og sikre forbindelse til de vigtige hovedgodslinjer, TEN-T, ScanMed mv.
- Provenuet fra salg af tidligere sporarealer på stationer og langs banestrækningerne, der ejes af DSB og Banedanmark skal gå til etablering af nye terminaler for banegods.
- Der bør stilles krav til kommunerne om, at der skal være sporadgang ved udlægning af nye arealer til erhvervsudvikling.
- Terminalerne skal indrettes og udformes efter kunder/operatørers krav, og bør ikke begrænses af pladsmangel mv., som gør dem vanskelige at anvende.
- Det skal sikres at Landsplandirektiver indeholder mulige placeringer af terminaler og læssespor.
- Der skal være en tilgængelig oversigt over sagsbehandlingstid for ansøgninger for bygning og ibrugtagelse af terminaler mv. Dette er væsentlig for at kunne udarbejde business case på nye godstransporter og vælge den rette løsning.

### Lige og fair adgang til de danske kombiterminaler Padborg, Taulov og Høje Taastrup

#### Udfordring:

Der er i dag ikke en lige og fair adgang til de danske kombiterminaler Padborg, Taulov og Høje Taastrup. Problemet er bl.a. høje løftepriser, samt en ny Servicefacilitetsforordning, der stiller krav til åbenhed og transparens og er konkurrenceforvridende i forhold til vejgods.

#### Løsninger:

- Kombiterminalerne bør udbydes og drives kommercielt af professionelle terminaloperatører og uafhængigt af jernbanegodsoperatører for at sikre fair adgang.
- Servicefacilitetsforordningen bør revideres, så lige konkurrence med vejtransport sikres.

## Lukning af strækninger under banearbejder

### Udfordring:

Lukning af strækninger under banearbejder. Lukning i længere perioder er særligt problematisk for jernbanegods, for der er oftest ikke omkøringsmuligheder. Godset transporteres så på vejen og vender oftest ikke tilbage til jernbanen. Det er i direkte modstrid med ønsket om at få mere af godset over på banen.

### Løsninger:

- Der skal ved spæringer så vidt muligt lukkes på "langs", således at der på dobbeltsporede strækninger altid er et spor ledigt til afvikling af trafikken (med reduceret kapacitet) i stedet for på "tværs" af alle spor (totalspærring).
- Ved spæringer skal der tages hensyn til samfundsøkonomien ved godskørslen og de afledte tab for kunder og operatører.
- Der skal tages ved lære af hvordan man f.eks. gør i Norge og Schweiz, hvor opretholdelse af størst mulig togtrafik prioriteres under sporarbejder.
- Den langsigtede planlægning af infrastrukturarbejder skal styrkes, med tidlig inddragelse af operatører og kunder. Ofte kan 24-48 timers totalspærring accepteres, hvis tidspunktet kendes i god tid.

## Manglende kapacitet og kanaler i infrastrukturen

### Udfordring:

Godstog få ofte både planlagte og uplanlagte stop undervejs på grund af manglende sporplads. Manglende kapacitet på infrastrukturen bevirker ventetider for transporter og dermed øgede omkostninger.

### Løsninger:

- Godstog skal have "grønt lys" dvs. prioriteres, når de kører. For hvert ikke planlagt stop for et godstog, indebærer dette øgede produktionsomkostninger, men også en forringet kapacitet af banen, da godstogene er lang tid om at komme op i fart.
- For meget ventetid kan løses ved en udbygning af kapaciteten af infrastrukturen, herunder flere dobbeltspor og/eller krydsnings- og overhalingsspor samt shunt forbindelser, så vendinger spares.

## Infrastrukturafgifter og annulleringsgebyr

### Udfordring:

Infrastrukturafgifter der medfører høje transportpriser og forringet konkurrence til vejtrafikken samt annulleringsgebyret på 50-100 procent på Storebælt forbindelsen.

### Løsninger:

- En reduktion af infrastrukturafgifterne. Det vil gavne mulighederne for yderligere jernbanegods og gøre den mere konkurrencedygtig i forhold til vejtrafik.
- Annulleringsgebyr for kanaler over Storebæltforbindelsen bør sløjfes, da dette er konkurrenceforvridende i forhold til vejtransporten. En lastbiltransport der aflyses, bliver jo ikke bedt om at betale brobilletten alligevel.
- Differentierede infrastrukturafgifter a' la orange billetter, hvor der er tilstrækkeligt med kapacitet, kan være fordelagtig for kunder og operatører, der ikke har tidskritisk gods at transportere.

## First and last mile service er alt for dyr

### Udfordring:

First and last mile service er alt for dyr. First and last mile transport er vejtransporten fra afsenderen til læsstedet til jernbanen og tilsvarende fra nærmeste aflæsningssted fra jernbanen hen til modtageren. Transporten er fordyrende, da der som oftest er langt til nærmeste sted for læsning og aflæsning – f.eks. terminaler.

**Løsninger:**

- Kan afhjælpes ved flere læssesteder og enklere omlæsningsmuligheder, inkl. nye typer vognmateriel, hvor det f.eks. er nemt at køre trailere og containere af og på.
- First and last mile omkostninger kan reduceres ved flere firmanære læssespor/mini-terminaler og private sidespor.
- Efter elektrificering en løsning med el-lok med mindre dieselmotor, som kan rangere på stationer, eller simple rangertraktorer (såkaldte Crabs) på sidespor. Der findes flere tekniske løsninger.

**Begrænset elektrificering i Danmark****Udfordring:**

Begrænset elektrificering i Danmark. Elektrificering af hovedstrækningerne udnytter godsoperatørerne med elektriske lokomotiver, og på grund af manglende elektrificering ud i landet skal operatørerne også opretholde en fordyrende flåde af diesellokomotiver til yderstrækningerne.

**Løsninger:**

- Få gennemført elektrificering, som er sat i standby – dvs. strækningerne Vejle-Struer og nord for Aalborg (TEN-T) samt Holbæk-Kalundborg.
- Elektrificering af det øvrige danske jernbanenet afklares, således branchen at kan tilpasse sine ydelser.

**Manglende ERTMS-udrustning på lokomotiver****Udfordring:**

Manglende ERTMS-udrustning på lokomotiver. I takt med udrulning af Signalprogrammet lukkes nogle strækninger reelt for banegods indtil operatørerne kan udruste lokomotiverne med ombordudstyr til det nye signalsystem. Der mangler en rammeaftale om indbygning af ERTMS udstyr i godsoperatørernes lokomotiver.

**Løsninger:**

- Udlån af lokomotiver med ombordudstyr i overgangsperioden.
- Der skal snarest muligt etableres en rammeaftale om ERTMS-udstyr for gods operatørernes lokomotiver.
- Facilitere processen for indbygning af ombordudstyr i lokomotiver.
- Case med udrustning af et MZ lokomotiv i Norge kan måske anvendes som "first of class".

**Utilstrækkelig konsolidering****Udfordring:**

Utilstrækkelig konsolidering af varer og ydelser.

**Løsninger:**

- Informere potentielle kunder, så de gennem samarbejde og risikofordeling kan lykkes at få effektive banegodsforbindelser.
- Lave publikation "Banegods for begyndere", målrettet til såvel speditøruddannelser som transportkøbende kunder, der ikke kender jernbanen.