



JERNBANEGODS I DANMARK

FÆLLES INDSATS FOR GRØN TRANSPORT

Dansk Banegods | Besøg hos Transportudvalget | 17.09.2024



1

GENETABLERE
INTEROPERABILITET I
DANMARK VED AT OPHÆVE
14 TONS-REGULERING

2

FJERN
KONKURRENCEFØRSTYRENDE
MARKEDSRESTRIKTIONER
FOR JERNBANEGODS



Reduktion af trængsel fra tung vejtrafik for det danske samfund

Forbedret eksport og import muligheder for danske virksomheder, producenter, havne, speditører

Brug af en eksisterende løsning til at nå Danmarks CO₂-reduktionsmål

1

Genetablere interoperabilitet i Danmark ved at ophæve 14 tons-regulering

- 🕒 **Markedet** for trailertransport på jernbane er **massivt kompromitteret** på grund af kravet om en minimums trailer vægt på 14 ton i hele Danmark.
- 🕒 **Jernbanevirksomhederne bærer sikkerhedsansvaret** for Storebæltsbroen, som i henhold til TSI INF burde ligge hos infrastrukturforvalteren.
- 🕒 **Danske jernbaneinfrastruktur og særlige nationale godkendelsesprocesser skaber handelsbarrierer** i direkte modstrid med EU-forordningen om bl.a. interoperabilitet.
- 🕒 Dette betyder, at transportkøbere **vælger miljøbelastende lastbiltrafik** eller **slet ikke udvikler nye, miljøvenlige forsyningskæder** til dansk industri og forbrugere – fx. til Hirtshals.

Dansk Banegods arbejder for:

- 🕒 **OPHÆVELSE AF 14-TONS REGULERING I HELE DANMARK**
- 🕒 **AT BANEDANMARK PÅTAGER SIG SIKKERHEDSANSVARET FRA TSI INF FOR JERNBANE-INFRASTRUKTUR – OGSÅ PÅ STOREBÆLT**
- 🕒 **AT JERNBANEUDSTYR SOM ER GODKENDT I EUROPA BLIVER IKKE UNDERLAGT DANSKE SÆRREGLER**

- Ⓞ **Suspendering af miljøtilskuddet** for banegodstransport mellem 2022 – 2024 førte til en **urimelig konkurrenceforvridning** for danske eksport- og importvirksomheder og forbrugere.
- Ⓞ **Broafgifterne blev ikke reduceret for godstog**, mens lastbiler fik en 25% reduction. Dette skabte **yderlige markedsforvridning** til den miljørigtige og trængselsløftende transportform.
- Ⓞ **Godstog skal betale høje, kortvarige aflysningsgebyrer** til broen, når de ikke bruge sporene – det er ikke tilfældet for lastbiler.
- Ⓞ Jernbanevirksomheder skal **investere under massiv usikkerhed** på grund af **forsinkelser og forhindringer med ETCS** i både implementering og godkendelse.

Dansk Banegods arbejder for:

- Ⓞ **GENINDFØRELSE AF DANSK MILJØTILSKUD – LYKKEDES** 
- Ⓞ **AT RESTRIKTIONER FOR JERNBANEGODS I DANMARK BLIVER FJERNET**
- Ⓞ **MERE TRANSPARENS OG MERE SIKRE INVESTERINGSRAMMER FOR FORBEDRING AF JERNBANEGODSTRANSPORT**

Fælles indsats for grøn transport og forsyningsikkerhed:

- 🕒 **Et godstog kan erstatte 52 lastbiler.** Samlet set fjerner danske banegodsvirksomheder **500 tusind lastbiler fra vejene** hvert år – ca. 2.000 hver dag.
- 🕒 **Landets største erhvervshavne, fabrikker, supermarkeder** og Danmarks fremtidige succes med CO₂-lagring er alle **afhængige af banegods.**
- 🕒 Eksistens af et fungerende banegodssystem får endnu **større betydning i de nuværende geopolitiske rammer.**
- 🕒 Banegodsvirksomheder er dybt forpligtede til **sikker og regelbaseret drift** i henhold til europæiske standarder. De skal dog have **mulighed for at konkurrere uden urimelige begrænsninger** på et konkurrencepræget marked.



Hvad bør vi straks afklare for jernbanegods branchen?

- 🕒 Vil ministeren redegøre for konklusionerne i den rapport om vindforholdene på Storebæltsbroen, som DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) har udarbejdet i 2022? Og hvilke tiltag er iværksat af henholdsvis Trafikstyrelsen og Banedanmark på baggrund af rapporten? Rapporten er bl.a. omtalt i Transportmagasinet den 11. september 2024.
- 🕒 Vil ministeren redegøre for hvilke sikkerhedsmæssige tiltag der er iværksat på jernbanedelen af Storebæltsbroen siden 1. januar 2019?
- 🕒 Vil ministeren redegøre for, om den rapport om vindforholdene på Storebæltsbroen, som DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) har udarbejdet i 2022, giver belæg for at udbrede 14-tons kravet til hele den danske jernbaneinfrastruktur?
- 🕒 Vil ministeren redegøre for, hvorfor ingen af de banegodsviksomheder, der opererer på den danske jernbaneinfrastruktur, har fået udstedt tilladelse til transport af trailere efter reglerne i bekendtgørelsen 1361 af 28. september 2022 om kørsel med lommevogne med sættevogne? Godkendelserne skulle være udstedt senest 31. december 2023.
- 🕒 Vil ministeren redegøre for baggrunden for, at den europæiske jernbanesikkerhedsmyndighed, ERA, har afvist den danske bekendtgørelsen 1361 af 28. september 2022 om kørsel med lommevogne med sættevogne?



BACK-UP



**DET STØRSTE
SMERTEPUNKTER**

Generelle rammebetingelser i Danmark

MARKEDET FOR JERNBANEGODS I DANMARK ER MASSIVT FORVREDET PÅ GRUND AF DE POLITISKE RAMMEBETINGELSER



KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET

- Ⓞ for trailertransport på jernbane på grund af kravet om en minimumsvægt på 14 ton for trailere
- Ⓞ fordi infrastrukturen af Storebæltsbroen lever ikke op til sikkerhedskravene under de mest kritiske vindforhold



EKSISTERENDE HANDELSBARRIERER

- Ⓞ på grund af ulige behandling af jernbanegodsudstyr



MARKEDSFORVRIDNING

- Ⓞ på grund af suspendering af miljøtilskudsordningen siden foråret 2022
- Ⓞ På grund af prisnedsættelser på broafgifter for lastbiler
- Ⓞ På grund af gebyrer for kortvarig aflysningsgebyrer af broen
- Ⓞ på grund af konstante ETCS-forhindringer (implementering og godkendelse) og store investeringsbehov til eftermontering.

KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET I for trailertransport på jernbane

- 🕒 Som en konsekvens af hændelsen på Storebæltsbroen i 01/2021 har ERA/JNS Group anbefalet, at der som en midlertidig og kortsigtet sikkerhedsforanstaltning indføres en minimumsvægtbegrænsning på 10 ton på Storebæltsbroen for trailertransporter i lommevogne.
- 🕒 Denne anbefaling blev givet på baggrund af, at
 - godkendte skamler med en såkaldt selv-release-funktion var i drift i Europa.
 - de nødvendige sikkerhedsforbedringer af Storebæltsbroen's jernbaneinfrastruktur vil tage længere tid.
- 🕒 Trafikstyrelsen (NSA DK) har dog implementeret 14t-begrænsningen i en bekendtgørelse.
- 🕒 Den nationale regel er fortsat gældende på trods af, at alle relevante skamler på lommevogne, der anvendes på den danske del af ScanMed-korridoren, er blevet modificeret og giver en vertikal låsekraft på mindst 85 kN, hvilket er blevet vurderet af en uafhængig tredjepart.
- 🕒 Banedanmark og Trafikstyrelsen har siden 10/2022 undladt at handle på ny viden fra DLR vindanalysen.

Som en konsekvens heraf



- 🕒 skal Jernbanevirksomhederne bære sikkerhedsansvaret for broen, som i henhold til TSI INF burde ligge hos infrastrukturforvalteren.
- 🕒 er Interoperabiliteten på ScanMed-korridoren i øjeblikket kompromitteret i Danmark.

KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET II

DLR's vindmålingskampagne afslører, at Storebæltsbroens infrastruktur ikke opfylder sikkerhedskravene under de mest kritiske forhold

UDTAELSE FRA
BANEDANMARK'S
VINDRAPPORT
(publ. 06/2021)



Sikker drift kan garanteres
op til **26,1 m/s**

DLR-RESULTATER VISER, AT I
5%
AF BROOVERGANGENE UNDER DE
MEST KRITISKE FORHOLD (20
m/s*)



vil 20 m/s blive
overskredet af
32 - 75%

DEN RISIKO, SOM INFRASTRUKTUREN
UDGØR, BØR IKKE VÆRE STØRRE END
DEN RISIKO, DER OPSTÅR VED
MENNESKELIGE FEJL**.



Risikoen fra et vindstød er
50 gange højere

UNDER ULYKKEN DEN
02.01.2019*** VAR DET MULIGT
OG REALISTISK, AT



Toget blev udsat for vindstød af
op til 43,6 m/s

* Toget i betragtning af at sidevind med en 10 min. gennemsnitshastighed på 20 m/s er den nuværende grænse for lukning af broen.

** Generelt acceptniveau for menneskelige fejl = 1 fejl ud af 1.000 handlinger

*** Gældende regler for trafikstyring: 25 m/s som en 10 min. gennemsnitlig grænseværdi for lukning af broen

**DLR's vindmålingskampagne viser, at jernbaneinfrastrukturen på Storebæltsbroen
er i strid med kravene i sikkerhedsdirektivet og TSI INF.**

KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET II

DLR's vindmålingskampagne - yderligere resultater



- Der er en betydelig forskel mellem vinden på broen og vinden målt over land**

"Efter at have forladt broen falder trykket på vindsiden tilbage til samme niveau som på læsiden og bagsiden, og der er ikke længere betydelige trykudsving i stor skala." (p. 25)
- Den anvendte målemetode ved broen via en 10-minutters middelværdi er ikke tilstrækkelig**

"I dette eksempel er det klart, at gennemsnittet ikke er en god repræsentant for den faktiske hastighed, som toget oplever på et givet tidspunkt, på grund af den målte vinds tidsvarierende og svingende karakter." (p. 32)
- Der er store forskelle i vindens egenskaber mellem hver kørsel**

"Det fremgår dog klart af disse specifikke målinger, at den tidsvarierende vindhastighed udviser betydelige udsvingskarakteristika, men desuden varierer disse karakteristika mellem de enkelte broovergange." (p. 33)
- Der er fundet enorme udsving på 50-80% fra middelværdien**

"Selvom der er relativt lav sandsynlighedstæthed i det øvre område af udsving, er der mulighed for vindstød med 3s, 6s og endda 10s varighed (svarende til de respektive bevægende gennemsnit) med udsvingstørrelser på 50-80% over gennemsnittet over hele broen." (p. 36)
- Udsvingene mellem høje og lave vindhastigheder, dvs. vindstød i forhold til middelværdien, er sammenlignelige**

"Den tidsvarierende hastighed [af middelvind på 5-10 m/s og kraftig vind på >10 m/s] udviser lignende udsvingstørrelser og vindstødsprofiler samt lignende sandsynlighedstæthed for mulige udsvingstørrelser." (p. 37)

KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET II

Presserende behov for at gennemføre en systematisk risikovurdering af Storebæltsbroen

- Ⓞ Resultatet af DLR's vindanalyse tilbageviser grundlæggende Banedanmark's
 - konklusion i deres vindrapport, at vindeksponeringen på Storebæltsbroen ikke adskiller sig fra resten af jernbanenettet
 - udtalelsen fra ERA's JNS Task Force om, at vindsituationen på Storebæltsbroen ikke er anderledes end på resten af jernbanenettet, på trods af at det er en særlig infrastruktur.
- Ⓞ DLR-målingerne understreger, at vindhastigheden på Storebæltsbroen er betydeligt mere omskiftelig end over land.
- Ⓞ DLR-målingerne understreger, at Banedanmark skal gennemføre en systematisk risikovurdering af Storebæltsbroen, som ERA's JNS Task Force i 2021 har anmodet om.



Analyse af vindrestriktioner på Storebæltsforbindelsen

Juni 2021



KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET II

Resumé af konklusioner om GBB's jernbaneinfrastruktur

- Ⓞ Storebæltsbroen repræsenterer en infrastruktur, der ikke kan sammenlignes med resten af jernbanenettet.
- Ⓞ Den anvendte målemetode ved broen (historisk 10-minutters gennemsnitsværdi) er utilstrækkelig til trafikstyringssystemet på Storebæltsbroen, da den ikke muliggør sikker interoperabilitet på ScanMed-korridoren.
- Ⓞ Den risiko, som infrastrukturen udgør, bør ikke være højere end den risiko, der opstår som følge af menneskelige fejl.
- Ⓞ I øjeblikket skal jernbanevirksomhederne bære sikkerhedsansvaret for broen, hvilket ifølge TSI INF burde ligge hos infrastrukturoperatøren.
- Ⓞ Rapporten afslører, at Banedanmark hurtigst muligt skal leve op til deres rolle som infrastrukturoperatør i henhold til TSI INF på samme måde, som alle andre infrastrukturoperatører i andre EU-lande gør det.
- Ⓞ Banedanmark skal hurtigst muligt gennemføre en systematisk risikovurdering og definere risikoreducerende foranstaltninger, som ERA's JNS Task Force tidligere har anmodet om.
- Ⓞ Der skal udvikles solide langsigtede risikobegrænsende foranstaltninger for at sikre, at der er adgang til sikker infrastruktur i stedet for ulige behandling af interoperable køretøjer og jernbanedrift i Scan Med-korridoren.
- Ⓞ Banedanmarks risikovurdering og de definerede risikobegrænsende foranstaltninger skal gennemgås af et uafhængigt vurderingsorgan (AsBo).



KOMPROMITTERET INTEROPERABILITET II

Myndighedsopfølgning på DLR's rapport om vindforholdene på Storebæltsbroen



› "...Banedanmark **foretager sig ikke yderligere** i relation til rapporten. DTU havde vurderet, at der **ikke var noget nyt** i rapporten, og at Banedanmark derfor ikke fandt anledning til at foretage sig yderligere. ..."



- Banedanmark, 29.02.2024 -

› "... På foranledning af Trafikstyrelsen blev DTU tilbage i efteråret 2022 af Banedanmark bedt om at vurdere konklusionerne i rapporten fra Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Som du nævner, så var vurderingen fra DTU, at rapporten fra DLR **ikke gav anledning** til at **ændre på de gældende vindrestriktioner** for godstrafik på Storebæltsbroen, hvor hastigheden nedsættes til 80 km/t ved 10 minutters middelvindhastigheder over 15 m/s, og lukkes for godstrafik ved middelvindhastigheder på over 20 m/s.

På baggrund af Banedanmarks og DTU's vurdering har Trafikstyrelsen **ikke fundet anledning** til at foretage yderligere set i forhold til konklusionerne i DLR's rapport. ..."



- Trafikstyrelsen, 13.03.2024 -



EKSISTERENDE HANDELSBARRIERER på grund af ulige behandling af jernbanegodsudstyr

- 🕒 Tilbage i oktober 2022 indførte NSA en minimumsvægtbegrænsning for trailere på 14 ton på Storebæltsbroen i en formel bekendtgørelse på trods af afvisning fra ERA/EU-kommissionen.
- 🕒 Bekendtgørelsen foreskriver en yderligere og separat national godkendelsesproces for de skammetyper, som de forskellige køretøjsejere skal have godkendt til transport af trailere i Danmark.
- 🕒 Godkendelserne skal gives på baggrund af teknisk og vedligeholdelsesmæssig dokumentation fra de respektive køretøjsejere/ECM'er i kombination med procedurer, der er fastlagt i jernbanevirksomhedernes respektive sikkerhedsledelsessystemer.
- 🕒 Som en del af bekendtgørelsen er det et krav, at
 - alle skamler har en vertikal låsekraft på mindst 85 kN.
 - de tekniske krav skal igen valideres af en uafhængig tredjepart, og
 - valideringen skal sammen med den fulde vedligeholdelsesdokumentation for hver type skammel igen godkendes af NSA DK senest den 31.12.2023.
- 🕒 Da gennemgangen af dokumentationen er ekstremt tidskrævende og forårsager en stor forsinkelse i godkendelsesprocessen, har NSA forlænget fristen til den 31.05.2024, men **udvidede** dog **begrænsningen af minimumsvægten** på trailere til 14 ton i **hele Danmark**.
- 🕒 Den 06.05.2024 informerede NSA DK alle jernbanevirksomheder om, at de vil give en yderligere **forlængelse til den 01.07.2025**, da ingen godkendelser kunne gives i tide til de ansøgende jernbanevirksomheder. Desuden er jernbanevirksomhederne blevet bedt om at komme med input til, hvordan bekendtgørelsen kan ændres/forbedres på en måde, der gør det lettere at opnå godkendelse.



Derfor behandles europæisk godkendt udstyr i øjeblikket forskelligt i Danmark, hvilket udgør en handelsbarriere i strid med den interoperabilitet, der følger af EU-forordningen.

MARKEDSFORVRIDNING på grund af suspendering af miljøtilskudsordningen

- 🕒 Den 30. maj 2022 informerede Banedanmark DBC Sc om en suspendering af miljøtilskuddet i Danmark.
- 🕒 Indtil april 2022 har alle jernbanevirksomheder, der opererer i Danmark, modtaget et miljøtilskud for at kompensere for den manglende vejafgift til lastbiler i Danmark.
- 🕒 Ordningen blev godkendt af EU-Kommissionen for perioden 1. januar 2018 til 31. december 2020.
- 🕒 Desværre har det danske transportministerium forsømt at søge om forlængelse af ordningen og har siden da været i dialog med EU-Kommissionen for at få genindført tilskudsordningen.
- 🕒 I sommeren 2023 har Transportministeriet henvendt sig til Dansk Banegods og bedt om deres støtte til at levere yderligere oplysninger fra jernbanevirksomhederne - oplysningerne er efterfølgende blevet leveret på bilateral basis, men siden da har jernbanevirksomhederne i Danmark manglet feedback fra Transportministeriet.
- 🕒 Bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter for 2023 og 2024 indeholder regler, der giver jernbanevirksomhederne ret til miljøtilskud i artikel 5-8. Men i henhold til § 13, stk. 2, vil denne del af bekendtgørelsen først være gældende, når Banedanmark har besluttet en startdato. Denne måde at indføre ikke-anvendelige regler på er meget sjælden og giver indtryk af, at den er blevet brugt til at forsøge at skjule ministeriets fejl.



Derfor er der en afgørende markedsforvridding til fordel for vejtransport.

MARKEDSFORVRIDNING

- 🕒 På grund af prisnedsættelser på broafgifter for lastbiler
 - Broafgifterne reduceres med 25% for biler, lastbiler og passagertog, men der gives ingen reduktion for godstog.
- 🕒 På grund af gebyrer for kortvarig aflysningsgebyrer af broen
 - Godstog skal betale et kortvarigt aflysningsgebyr, når de ikke bruger sporene på broen - det er ikke tilfældet for lastbiler.
- 🕒 På grund af konstante ETCS-forhindringer
 - Massiv usikkerhed for jernbanevirksomheder på grund af konstante ETCS-forhindringer (implementering og godkendelse) og store investeringsbehov til eftermontering.



PRÆSENTATION AF TRAFIKALE KONCEPTER

Historik

- 🕒 Den 30. nov. 2021 ønskede et medlemsvirksomhed, på grundet af stormvarsel i området, ikke at krydse Storebæltsbroen, ved middelvinde målt over 10 min. til mellem 15 og 19 m/s.
- 🕒 Dette ønske ville Banedanmark ikke efterkomme og meddelte, at tog skulle køre sin kanal til ende, såfremt toget befandt sig på dansk infrastruktur.
- 🕒 Allerede ca. 60 min. senere blevet broen fuldstændig lukket, da gennemsnitsvinden har været over 25m/s.
- 🕒 Banedanmark meddelte, at medlemsvirksomhed kunne aflyse tog, inden de forlader udgangsstationen i udlandet.
- 🕒 Denne fremgangsmåde vil dog ikke være anvendelig, da medlemsvirksomhed ikke har adgang til her og nu målte og registrerede vinddata på Storebælt og ikke kan forudse vinden på Storebælt flere timer før afgang.

Derfor foreslår medlemsvirksomhed i stedet følgende trafikkoncepter som desværre bliver afvist fra Banedanmark:

Ved vindrestriktion 80 km/t tillægges yderligere (prioriteret rækkefølge):

1. Enkeltsporsdrift Sprogø – Nyborg
2. Ved tværvind fra nord anvender godstog det sydligste spor Sprogø – Nyborg i begge retninger
Ved tværvind fra syd anvender godstog det nordligste spor Sprogø – Nyborg i begge retninger
3. Ved tværvind fra nord anvender vestgående godstog det sydligste spor Sprogø – Nyborg



MANGE TAK

 Dansk
Banegods

info@danskbanegods.dk

www.banegods.dk