Asger Christiansen

Herning hører til en af de få stationer, hvor der stadig kan håndteres vognladningsgods. Den 10. januar kørte CFL kørte et godstog fra Herning og sydpå. 650 meter tog lastet med tømmer, togvægten var sat til 1.800 tons. Tømmeret skulle til Kassel i Tyskland. Under rangering på læssepladsen i Herning ses fra venstre: Mx 1023, CFL 1807 og My 1146.

Af Ole Iskov, Leif Kajberg, Poul Kattler og Niels Wellendorf
(bestyrelsesmedlemmer i Rådet for Bæredygtig Trafik)

Faktum er, at alt, alt for meget gods i Danmark i dag kører på gummihjul. Kun en forsvindende lille del kører med jernbane, og da DSB Gods i 2001 lukkede, startede en periode, hvor indenlandske godstog nu er reduceret til en detalje. Kun transitgodstog mellem Sverige og Tyskland er vundet frem. Lastbiler er langt det mest anvendte transportmiddel i den nationale transport med 92 % af den samlede godsmængde; 6 % blev transporteret med fragtskib og under 1 % med tog.

Dansk Banegods

Men den sørgelige situation kan forhåbentlig vendes. Den nystiftede brancheforening, Dansk Banegods, vil i hvert fald søge at sætte skub på godstogene. „Kombinationen af bane og havne udnyttes al for lidt – potentialet er stort", sagde *Jan Wildau* fra DB Schenker i sin indledning til konferencen om godstransport og skinner/havne, der fandt sted på Christiansborg den 20. november 2015. Konferencen blev refereret i Jernbanen nr. 6/2015, men vi bringer her bl.a. en uddybning af emnerne på konferencen.

Wildau skød konferencen i gang med følgende spørgsmål: „Vejene er i forvejen overbelastede, og vejtransport giver en unødig miljøbelastning. Hvorfor giver de offentlige investeringer i skinneadgang til Hirtshals og Esbjerg havne ikke værdi? Hvorfor går det ikke fremad?"

Thyborøn Havn

Lars Sylvester fra Thyborøn Stevedore A/S gjorde opmærksom på, at virksomheder og transportører skal være indstillet på at tænke på andet end lastbiler. Med tog er der flere puslespil, der skal samles i det daglige, fx når tomkørsel med containere skal undgås. Fra Thyborøn Havn køres der i dag ral, fiskemel, træpiller og engelsk affald til Amagerværket med ikke mindre end 18.377 årlige lastbilture. Der kan spares meget store mængder CO_2, hvis bare nogle af disse ture kommer på jernbane.

Lars Sylvester konkluderede følgende problemer:

- Langsommelig og usmidig sagsbehandling fra Banedanmark omkring køreplaner/kanaler. Der skal også kunne køres gods i dag- og ydertimer og ikke kun om natten.
- Manglende prioritering af godstransport på bane dels fra politisk hold og dels fra Banedanmarks side.
- Forsømt infrastruktur for banen – strækninger skal bare fungere.
- For få midler til nye lokale sporanlæg.
- Træg kommunal sagsbehandling, fx omkring støjvurdering i Ikast.

Kunderne har længe haft svært ved at tro på, at det er muligt at køre gods på skinner – en kultur, der skal vendes.

Hirtshals

I Hirtshals er der bygget nyt spor til en kombiterminal, men den bliver ikke benyttet endnu. Havnedirektør Jens Kirketerp Jensen kunne på konferencen godt forklare hvorfor: 90% af godstransporten over Hirtshals Havn foregår i lastbil over den dansk-tyske grænse. Hvis bare 10% af godset kunne overføres

til banen, ville det give store fordele mange steder. Færgefarten til Norge har lige investeret 5 mia. kroner, men flaskehalsen er på landsiden, nemlig på jernbanedelen.

Rederierne kan fint nok trucke trailere hen på den nybyggede terminal. Godstog kan være op til 612 meter lange, og det er også fint. Lastbiltrailerne kan løftes direkte over på godsvognene. Sporanlægget er udformet i dialog med godsoperatørerne, men ikke desto mindre savnes muligheden for omløb, da der mangler et sporskifte i den ene ende af læssesporet.

Når et godstog er sat i gang fra Hirtshals, møder det mellem Hirtshals og Hjørring NJ's stærkt trafikerede enkeltspor. Her mangler der en krydsningsmulighed, hvor godstog kan komme ind på et sidespor, når der skal krydses med lokaltog. I Hjørring vil en shunt kunne få godstogene lige ind på hovedsporet mod Ålborg uden retningsskift og rangering. Eller der kan etableres et sidespor i Hjørring, der svarer til godstogenes længde.
Køretiderne ned gennem Jylland er desværre ikke attraktive; det går al for langsomt!
Hvorfor skal det f.eks. tage op imod 7 timer at få godsvogne fra Thyborøn Havn og Hirtshals sendt ned til Taulov? Der må kunne gøres noget mere effektivt for at få tildelt kanaler til godstog.

Jens Kirketerp Jensen konkluderede: „Vi har brug for strækninger, der virker, og ikke kun terminaler, der findes. Gider Banedanmark overhovedet godstrafik udover hovedtransitruten Sverige–Tyskland?"

Andre beslægtede problemer *(tilføjet af Rådet for Bæredygtig Trafik)*

Den nyanlagte havnebane i Esbjerg er endnu ikke taget i brug. Den er for kort, og som i Hirtshals kan der ikke foretages omløb, fordi der mangler et sporskifte i den ene ende. Endvidere kan der ikke køres direkte fra Esbjerg Station til havnen, således at der må rangeres undervejs, hvilket kræver ekstra mandskab. Den eneste forklaring fra Banedanmark: Der var ikke penge til mere! Forløbet forekommer uprofessionelt og direkte spild af skatteydernes penge.

I Tønder har Banedanmark for nogen tid siden aflåst sporskifterne 05a og 05b, hvilket forhindrer rangering i spor 3, 4 (og 5). Foreløbig er det „kun" gået ud over Veterantog Vest, som i værste fald må en ekstra tur til Bredebro for at få „vendt" toget, men hvad bliver det næste?

Åbenrå Havn har netop taget en ny kran i brug for at kunne håndtere de stigende godsmængder. Den nye havnechef, *Henrik Thykjær*, har på et seminar i Tønder den 17. juni 2014 udtalt, at en ny jernbanetilslutning til havnen vil være en klar fordel, fordi den vil give havnen en langt større fleksibilitet i forhold til godsbetjening. Han påpegede, at prognoserne for havnens godstransport viser en forøgelse på 50 pct. frem mod 2030. Det er derfor nødvendigt med alternativer i form af jernbane og skibsfart, da kapaciteten på motorvejene i både Danmark og Tyskland langt fra vil kunne slå til. Genetablering af havnebanen fra Åbenrå Station vil dog være for dyr for havnen, ligesom kommunen traditionelt er modstander heraf. Atter et tilfælde af kommunalt „benspænd", som Banedanmark burde kunne tackle med henvisning til helheden. I øvrigt bør der fremadrettet nok ikke gives statslige tilskud i form af såkaldte „havnepakker" til havne uden jernbanetilslutning.

Tønder–Tinglev banens reaktivering har gentagne gange været fremme i de seneste år, uden at Banedanmark har deltaget i debatten. De ovenfor under Åbenrå Havnebane nævnte kapacitetsproblemer på motorvejene vil kombineret med omfattende bro- og vejarbejder i Schleswig-Holstein medføre logistiske udfordringer også for havnen i Hamburg og dermed danske virksomheder nord for grænsen. En genåbning af banen mellem Tønder og Tinglev vil med den større fleksibilitet i nogen grad afhjælpe konsekvenserne heraf, naturligvis sammen med en genetablering af dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg.

Rådet for Bæredygtig Trafik har tidligere uden held i høringssager vedrørende anlæg kritiseret Banedanmark for at kalkulere med for høje og derved prohibitive priser, ligesom Banedanmark kunne blive beskyldt for i realiteten at drive politik. Årsagen kunne måske ligge i en angst for at overskride budgetterne.

I Jernbanen nr. 6/2015 er tilslutningen i Ringsted af den nye bane fra Køge Nord beskrevet. Vi kan tilføje, at forslaget om en østlig niveaufri udfletning fremfor en vestlig primært skyldes bl.a. en tidligere professionel jernbanemand sammen med et opvakt medlem af DJK. Udover støjgener for beboerne i lavningen umiddelbart nord for banen ville Banedanmarks forslag om den vestlige udfletning betyde problemer med plads til godstog, ligesom længere godstog under visse vejrforhold ville få vanskeligheder med uden tilløb at komme op ad rampen til broen med selve krydsningen. Forslaget var endda nået frem til behandling i Folketinget, men under indtryk af en „minihøring" i Folketinget trak den daværende transportminister i bremsen og stoppede videre behandling af lovforslaget. I stedet blev der afsat 15 mio. kr. til at skitseprojektere og miljøundersøge en østlig udfletning. Det er så denne udfletning, der nu er i høring. Som nævnt i Jernbanen vil projekterings- og anlægsperioden uanset løsning vare ca. fire år.

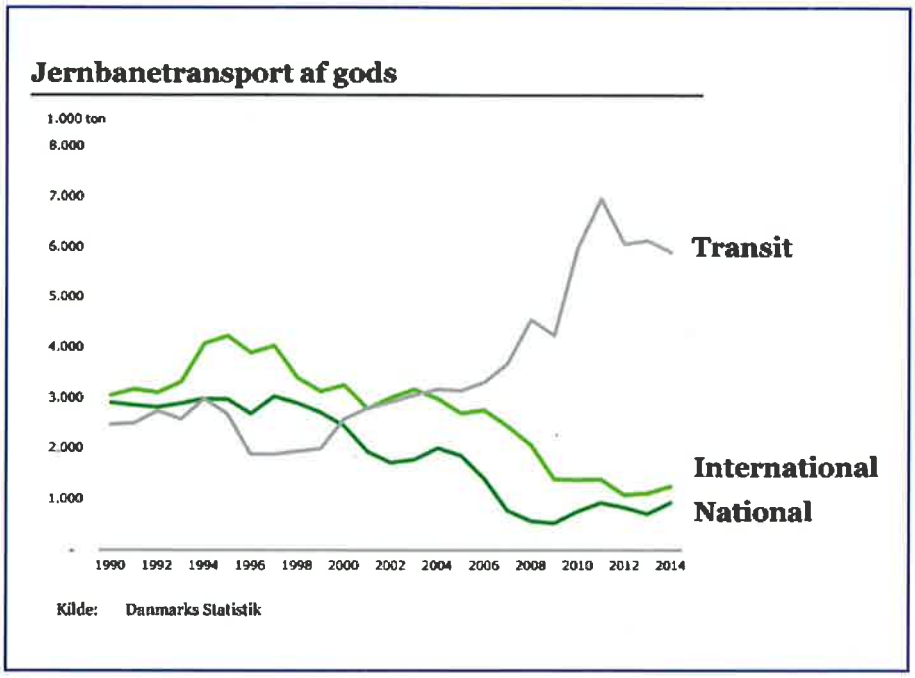
Dermed er der sået tvivl om den nye banes åbning i 2018, hvorfor Banedanmark har tilføjet en midlertidig såkaldt 0+ løsning med sporskifter i niveau. Midlertidige løsninger har i Danmark tendens til at blive permanente, hvorfor vi må fraråde 0+ løsningen, der forekommer for farlig rent sikkerhedsmæssigt. Da ERTMS-projektet bliver forsinket, ender det såmænd nok med, at det hele falder „i hak".

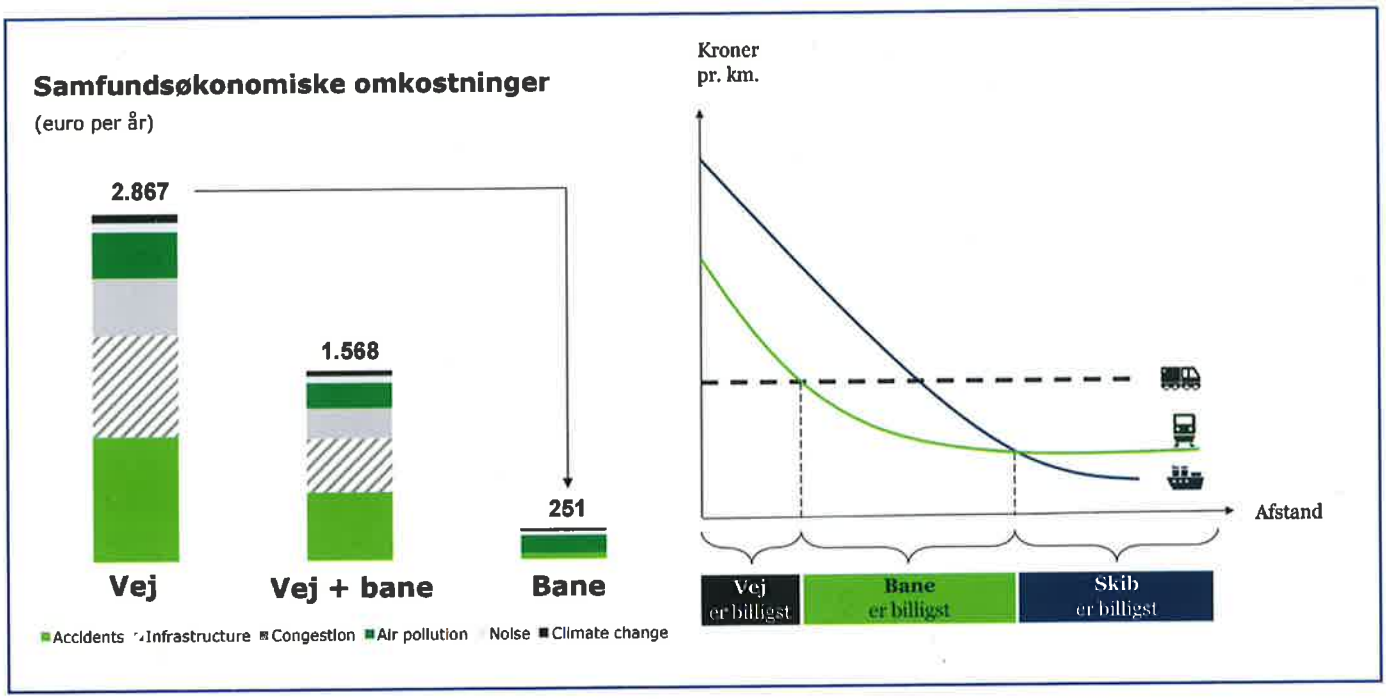
Der kan rykkes ved forholdet mellem lastbiler og godstog

Det er EU's ambition at flytte 30% af den nuværende godstransport fra lastbiler til jernbane eller skib før 2030 og 50% før 2050.

Martin Thelle fra CPH Economics har udført et studie med udgangspunkt i transport Hirtshals–Hamburg, som han fremlagde på konferencen. Computerberegninger er ikke altid kun noget med snæver kortsigtet

Udvikling i jernbanetransport af gods siden 1990. Kilde Danmarks Statistik





Til venstre de samfundsøkonomiske omkostninger for transport på strækningen Hirtshals–Hamborg, beregnet af CE, baseret på transportøkonomiske enhedspriser.

økonomi. Modellerne kan også inddrage en række andre parametre. Hvis den almindelige økonomi suppleres med:

- uheld
- slid på infrastruktur
- trængsel
- luftforurening
- støj og
- klima,

kunne Martin Thelle konkludere, at der kan spares store samfundsøkonomiske omkostninger, hvis gods Hirtshals–Hamburg flyttes til banen, jf. ovenstående opstilling fra CE.

Samfundsøkonomisk kan gods på bane altså udfylde opgaver konkurrencedygtigt også på mellem-afstande og endda nærme sig lastbilernes fordele på korte afstande, jf. næste graf.

Det vil ses, at lastbilerne i Danmark over en årrække relativt har klaret sig bedre end togene, men forholdet har ændret sig. Erfaringer fra udlandet viser nu, at liberaliseringen af banegodstransport har virket efter hensigten (større konkurrencedygtighed), så der bør kunne vindes markedsandele også i Danmark.

Afslutning

Konferencen sluttede med en meget interessant politisk debat med nogle af de vigtigste politiske aktører fra Folketinget.

Transportminister Hans Christian Schmidt (V):
„Det giver god mening at øge andelen af banegodstransport. Staten skal give gode rammevilkår, og branchen skal udfylde disse rammer. Der investeres ret meget. Kombi- terminalerne i Taulov, Padborg og Høje Tåstrup udbygges, og de mindre havneterminaler er oprettet. Væksten i branchen på 25% siden 2000 skyldes en dominerende transittransport (85% af volumen i dag – næsthøjeste andel i Europa). Svært politisk at forsvare transittrafikken; togene stopper jo ikke i vores land! Dansk banegods er faldet med 60% siden 2000, og lastbiltrafikken har taget over.

Personligt ønsker jeg at lave et roundtable med folk i sektoren. Måske fylder Kystbanen relativt mere i mit liv end godstransporten i hele Danmark. Hvad temaet angår, så sparker I en åben dør ind. Jeg er generelt interesseret, for lykkes det ikke at få mere over på jernbane og skib, kan vejene ikke følge med, og der står ikke en kø af midler til store vejprojekter. Investeringer i infrastruktur er fantastisk afgørende i en cirkel, der resulterer i vækst og velfærd. Grib de muligheder, der er investeret. Måske ligger der et eller andet, I kan finde, som kan løses og hjælpe jer. Det er ikke nødvendigvis regler, men tit fortolkning af regler (vaner og kultur).

Hvor er det i grunden, vi får drøftet, hvad der er godt for helheden i Danmark?"

Kim Christiansen (O):
„Det havde været rart at vide, at der manglede noget mere for at gøre Hirtshals terminalen rigtig interessant. Der ikke noget, vi hellere vil, end at bygge motorveje og jernbaner. Men der er ingen penge. Vi står i O fast ved togfonden, som er en god idé. Der kommer til at ske noget nyt i Banedanmark, i og med at ledelsen er ved at blive udskiftet".

Henning Hyllested (Ø):
„Der findes ikke en overordnet styring, så særinteresser kan let blokere for gode ting. Transportudvalget har lagt øre til masser af ønsker for veje og motorveje, men slet ikke for jernbanetransport. Togfonden, som er under politisk angreb, vil også fremme godstransport på jernbane. Hvad med en shunt udenom Århus H? I er nødt til at være lige så dygtige og ihærdige som i dag, for der er bare så mange, der presser på for at få mere vejtransport".

Christian Poll (Å):
„Jernbane er oplagt noget, der skal arbejdes mere med, både for passagerer og gods. Jeg vil gerne have en masse mere input fra jernbane-siden. Med elektrificering bliver banen jo endnu mere miljøvenlig – og kan flytte meget transport over på grøn strøm langt mere effektivt, end elbilerne kan det".

Nøgleord for en mere attraktiv jernbane med gods er:

- højere frekvens (flere kanaler)
- bedre transittid (højere hastighed)
- i tilfælde af forsinkelser skal godstogene også frem
- god placering af terminaler
- bedre kapacitet
- lavere omkostninger

Christian Rabjerg Madsen (A):
„Vi har brug for, at jernbanesektoren blander sig. I er i kraftigt undertal i lobbyvirksomheden. EU's krav kan ikke løses uden en indsats. Det er en indsats, som regeringen i praksis har lagt på is. De lidt dumme sager om Hirtshals og Esbjerg er skuffende og demotiverende for os politikere. Der er brug for mere end et roundtable, som ministeren omtalte. Der er kapacitetsproblemer på jernbanen".

Kristian Pihl Lorentzen (V):
„I er i konkurrence med så mange andre temaer. Jeg holder meget af jernbanen, selv om jeg af Ekstra Bladet har fået skiftet mellemnavn til Bil. Transport må ikke blive dyrere. Togfonden ser fin ud, men der mangler rent faktisk en masse penge, og finansministeren siger, at vi snart skal tale om det. Vi ærgrer os også over investeringer, der ikke giver et afkast endnu. Dialogen skal sikres – ikke kun ved kaffemøder med mig, og den daglige business (Banedanmark) skal fungere. Padborg–Tinglev dobbeltsporet savner vi stadig. Infrastrukturforvaltning skal samles under én hat (Banedanmark), og så kan Lemvig- shunten m.v. også laves".

Kaj Nielsen (Carlsberg):
„Priserne på kombiterminalerne er alt for høje i forhold til europæiske priser. Derudover holder vores godstog og venter på DSB's tog. Kan vi forvente lidt mere goodwill? Vi kan ikke så godt sætte togbusser i gang, når der er sporspærringer..."

Henning Hyllested (Ø):
„Persontransporten vil naturligt være i fokus også fremover. Slagsmål med DSB og Arriva er ikke frugtbart. Det danske banenet er simpelthen forældet. Togfonden skulle rette op på det, ligesom Køge Nord–Ringsted banen.

Allan Søvring-Nielsen

CFL MY 1146 og MX 1023 med fiskemelstransport mellem Skagen og Aarhus Havn den 5. august 2015.

Togfonden var et udtryk for, at vi skal nærme os et europæisk niveau. Banenettet skal op i et helt andet gear. Det ville være en god idé at lave flere kombiterminaler indenfor 50 km radius, og det kræver jo nye spor. Banedanmark kunne have en rammebevilling, der gjorde, at sund fornuft kunne råde, så der kunne reageres hurtigt med etablering af sidespor til godstog. I Folketinget er den slags desværre et meget tungt emne og kræver næsten et forlig hver gang".

Af den efterfølgende debat fremgik, at Banedanmarks rammekontrakt ikke sikrer nok incitament til udvikling af godstrafik, og at der er brug for en godsdivision hos Banedanmark med en godsdirektør. Hermed kunne den rette ekspertise være tættere på ministeren og være tættere på operatørerne.

Banedanmark har tidligere haft en kundefunktion med 5-6 medarbejdere, men som følge af strukturændringer blev funktionen nedlagt i 2001. I øvrigt havde den vanskelige arbejdsforhold på grund af Banedanmarks iver med at nedlægge sidespor over alt i landet.

Der er brug for en national godsstrategi. I dag betyder de lokale hensyn for meget.

Godsoperatører og -kunder skal være langt flittigere til at opsøge politikerne samt udføre et godt og sagligt lobbyarbejde. Vejsektoren kommer langt mere på Christiansborg end jernbanesektoren, lød afskedssalutten fra konferencen.

Lemvigbanen den 23. november 2015. Godstoget med MY 28 er netop ankommet fra Rønland og skal skifte køreretning for at komme videre til Vemb. En shunt syd for Lemvig vil afhjælpe dette, og give mulighed for at køre længere tog.

Ole Lund Jensen