



#### CASE: THYBORØN

18.000 lastbiler skal på bane. Midtjyske Jernbaner og deres projektpartnere har ambitiøse planer om at flytte 600.000 ton gods fra vej til bane. **S.8**



#### CASE: HIRTSHALS

Hirtshals Havn har fået en ny kombiterminal, men parterne kan ikke få godset flyttet fra vej til bane, fordi der mangler opgradering af skinnerne. **S.12**

# Dansk Banegods



## GODSTRANSPORTEN TILBAGE PÅ SKINNERNE

KONFERENCE OM  
FREMTIDENS  
GODSTRANSPORT

#### GODSTRANSPORTEN TILBAGE PÅ SKINNERNE

Der er brug for et nyt og bedre samarbejde mellem embedsmænd og erhvervslivet, hvis der skal mere gods på skinnerne. **S.4**

#### JERNBANEN HAR ERHVERVSPOTENTIALE

»Det er en myte, at jernbanen ikke kan konkurrere med vejtransport.« siger partner Martin Thelle fra Copenhagen Economics **S.6**

#### TRANSPORTMINISTEREN: DER SKAL SKE NOGET

Hans Christian Schmidt (V) forstår jernbanens betydning og vil indkalde til et *round table* for at diskutere fremtiden for banegodset. **S.14**

#### PANELDEBAT

De transportpolitiske ordførere fra Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Venstre, Enhedslisten og Alternativet var samlet til paneldebat til om banegodsets fremtid. **S.16**



# Dansk Banegods

Dansk Banegods er en interesseorganisation for virksomheder med interesse i at fremme vilkårene for den danske jernbane til transport af gods.

Dansk Banegods har en vision om at gøre Danmark til Skandinaviens centrum for logistik. Dansk Banegods ser jernbaneløsningen som en positiv og naturlig del af den samlede transportkæde, og Dansk Banegods arbejder for at forbedre rammevilkårene til fordel for virksomhederne både i og uden for transportbranchen.

Foreningen vil være den naturlige sparringspartner for politikere og myndigheder, når der skal skabes overordnede planer for godstransport og logistik i Danmark, og desuden vil foreningen være den,

som pressen ringer til, når relevante forhold kalder på information eller holdninger.

I Danmark skal det være nemt og effektivt at transportere gods med flere forskellige transportformer, og Dansk Banegods ønsker derfor, at der skabes effektive knudepunkter – som havne og terminaler – hvor der er gode adgangsforhold for både skibe, tog og lastbiler.

Dansk Banegods mener desuden, at jernbanen er et vigtigt element i den grønne omstilling af godstransporten til mere energi-effektive transportformer og anser en effektiv gods-transport som helt afgørende for dansk erhvervsliv – ikke mindst de internationale godsforbindelser, der skal sikre et konkurrencedygtigt erhvervsliv og fortsat vækst i eksporten. ■

## BESTYRELSEN I DANSK BANEGODS



**Kaj Nielsen**  
Bestyrelsesformand

National fleet and distributions director, Carlsberg



**Mikael Nyman**  
Bestyrelsesmedlem

Director Sales and Marketing, Scandinavia, CFL Cargo



**Gotfried Eymer**  
Bestyrelsesmedlem

CEO, DB Schenker Rail Scandinavia A/S



**Hans Pedersen**  
Bestyrelsesmedlem

Executive vice president, DSV Roads A/S



**Michael Svane**  
Bestyrelsesmedlem

Direktør, DI Transport

### Udgivet af Dansk Banegods

#### Ansvarshavende redaktør:

Jan Wildau/Dansk Banegods

**Tekst:** Martin Wex/Pentacom

**Foto:** David Perrin

**Design & Layout:** CZ00

**Trykkeri:** Scanprint

**Oplag:** 1000stk

Dansk Banegods  
Amaliegade 32 B, 2.  
1256 København K  
7730 3300

info@banegods.dk  
www.banegods.dk



## KOMMENTAR

# DANMARK TILBAGE PÅ SPORET

Godstransporten i Danmark og Europa stiger. Både aktuelt med økonomien på vej op i gear igen – og i fremtiden, hvor EU Kommissionen forudsiger enorme stigninger i godstransporterne. Heldigvis kan man sige, for godstransport går historisk set hånd i hånd med vækst, beskæftigelse og velfærd. I Dansk Banegods ser vi jernbanen som en nødvendig og betydelig del af den samlede transportkæde – og dermed som en forudsætning for dansk og internationalt erhvervslivs vækst og konkurrencedygtighed. Der er allerede trængsel på vejene mange steder i Europa – også i Danmark – og med udsigten til endnu mere gods er der stor fare for, at vejene vil sande til i trafik. Det er hverken erhvervslivet eller bilisterne tjent med, og derfor er det ganske enkelt

ikke en mulighed at sende flere lastbiler ud på vejene. Jernbanen er det oplagte alternativ til vejtransporten, og stadigt flere virksomheder har indset, at de har brug for jernbanen til at fremtidssikre deres forretning. Virksomheder som Carlsberg, DSV Roads og andre er derfor gået skridtet videre og er blevet medlemmer af interesseorganisationen Dansk Banegods.

I de 15 'gamle' EU-lande er mængden af banegods de seneste 20 år steget med beskedne én procent om året, mens den indenlandske banegodstrafik i Danmark er faldet med hele 60 procent siden 2000. Det er stærkt bekymrende, og der foreligger derfor en stor opgave, hvis det på nogen måde skal lykkes at komme i nærheden af de politiske ambitioner. Og det

skal lykkes, for der er brug for jernbanen – ikke mindst i de kommende år, hvor mængden af gods forventes at stige markant. Den europæiske ambition er, at 30 procent af godstransporten i EU ske med tog eller skib inden 2030. Det er en rigtig og ambitiøs målsætning, som vi bakker op om. En styrket jernbane vil slå positivt igennem i forhold til både erhvervslivet, klimaet og personbilisterne, der hver eneste dag må leve med konsekvenserne af stigende trængsel.

**Med konferencen om** fremtidens godstransport var banegodset for en gangs skyld på dagsordenen på Christiansborg, og det er dejligt at se, at der i erhvervslivet, blandt godstogsoperatører, i centraladministrationen og blandt politikerne er bred forståelse

for, at jernbanen er en væsentlig del af fremtidens gods-transport. Jeg er overbevist om, at fremtiden tegner lys for banegodset, men det kræver politisk handling og investeringer i nye skinner på centrale punkter i især Jylland for at fjerne de forhindringer, der i dag spænder ben for en øget mængde banegods. Og så kræver det konstruktivt input fra erhvervslivet. Det er et input, som vi er klar til at forpligte os på.

Tak for en god konference. ■

### Kaj Nielsen

Bestyrelsesformand,  
Dansk Banegods

---

National Fleet and  
Distributions director,  
Carlsberg

## KOMMENTAR

# VORES POLITIKERE FORTJENER DET



Med konferencen på Christiansborg tog dansk erhvervsliv og foreningen Dansk Banegods det første organiserede skridt i retning af en mere konstruktiv dialog med de politiske beslutningstagere.

Sammen præsenterede vi udfordringer og løsninger. Og sammen viste vi, at jernbanen ikke blot taler sin egen sag – men en stor del af Danmarks sag.

Banegodset styrker ikke alene branchen, men er også til fordel for den danske konkurrenceevne, beskæftigelsen, klimaet og fremkommeligheden på vejnettet. Ydermere er det i flere landdistrikter helt afgørende med baneinfrastruktur, da transport af råstoffer, sten, stål og andre baneegnede godstyper ofte er områder,

hvor landdistrikterne har en naturlig fordel. Det er vigtigt at holde fast i.

Samtidig er det vigtigt, at vi i Dansk Banegods påtager os ansvaret for at spille konstruktivt ind, når vores politikere skal prioritere i forhold til i fremtiden.

**Vi skal respektere**, at politikere skal tilgodese mange hensyn, men vi skal også bidrage til et mere kompetent samlet system – og en sammenhæng mellem erhvervsliv, politikere og embedsmændene i både departementerne og styrelserne som eksempelvis Banedanmark, der udbygger og vedligeholder infrastrukturen.

Den konstruktive dialog mellem alle relevante parter

er eneste garanti for, at vi ikke ser flere forgæves investeringer, men i stedet investeringer, der giver tilbage til samfundet og politikerne.

Dansk Banegods samler virksomheder, havne og godsoperatører og andre i én organisation for på den måde at kunne byde ind med de bedste løsninger, og vi er klar til at spille vores aktive rolle for at få de bedste resultater. ■

### Jan Wildau

Permanent secretary,  
Dansk Banegods

---

Vice president,  
DB Schenker Rail  
Scandinavia A/S



# GODS- TRANSPORTEN TILBAGE PÅ SKINNERNE

**Der er brug for et nyt og bedre samarbejde mellem embedsmænd og erhvervslivet, hvis der skal mere gods på skinnerne. Det var budskabet, da den nye interesseorganisation Dansk Banegods fredag 20. november afviklede en konference på Christiansborg om fremtidens godstransport.**

EU har ambitiøse planer om at øge godsmængden på jernbanen og havet med 30 procent inden 2030 og med 50 procent inden 2050 – til gavn for både erhvervsliv og miljø, men indtil videre har væksten på de danske skinner været yderst begrænset – og langt fra de politiske målsætninger.

Den nyetablerede interesseorganisation Dansk Banegods inviterede derfor 20. november til konference om fremtidens godstransport i Fællesalen på Christiansborg, hvor godt 100 repræsentanter for dansk erhvervsliv, godstogsoperatører, centraladministrationen og en række politikere var mødt op for at høre om mulighederne for at få godset tilbage på skinnerne.

»Det er overvældende at se så mange mennesker, der er dukket op. Det havde jeg ikke i min vildeste fantasi forestillet

mig, da vi for et par måneder siden påbegyndte planlægningen af konferencen,« sagde Kaj Nielsen, der er dansk distributionsdirektør i Carlsberg og formand for Dansk Banegods, da han åbnede konferencen.

#### **STOR EFTERSPØRGSEL**

»Dansk Banegods er ikke en brancheforening, men en interesseorganisation med medlemmer fra flere dele af erhvervslivet med et fælles ønske om at skabe bedre betingelser for jernbanegodset i Danmark. Vi oplever en stor efterspørgsel efter banegods og håber, at vi med konference kan bibringe debatten nogle gode synspunkter, der kan bidrage til at flytte gods over på banen,« sagde Kaj Nielsen.

Konferencen var arrangeret i samarbejde med formand for Transportudvalget Lennart





Damsbo-Andersen (S), der var glad for initiativet.

»Vi har ved flere lejligheder sat fokus på banegodset i Danmark, fordi vi indser vigtigheden af, at jernbanen kan aflaste de overbelastede veje – og det er der jo også nogle miljømæssige fordele ved. Der er dog både små og store udfordringer, hvis vi skal have bragt godset tilbage på banen – ikke kun i Danmark, men i hele EU,« sagde Lennart Damsbo-Andersen.

#### **VIGTIG JERNBANE**

Der har været en stærk nedgang i den indenlandske godstrafik på jernbanen i de senere år, selv om den samlede mængde af gods har været stigende og ventes at stige endnu mere i de kommende år.

»Godstransporten ventes at stige med 50 procent over de næste 15 år og 85 procent frem mod 2050. Her er jernbanen vigtig. Men det er en stor udfordring, som kræver en fælles indsats, hvor vi alle går hånd i hånd. Det er blandt andet helt afgørende, at vi har en infrastruktur, der understøtter vores virksomheders behov, og at vi er en konkurrencedygtig nation – også når det gælder transport,« sagde Lennart Damsbo-Andersen og understregede,

at der er behov for billig, grøn og effektiv transport.

#### **SPØRG VIRKSOMHEDERNE**

Vice President Jan Wildau fra DB Schenker Rail Scandinavia var ordstyrer på konferencen og opfordrede til, at man lærte af de fejl, der tidligere er begået og har ført til fejlslagne investeringer i både Esbjerg og Hjørring.

»Vi har i dag kombiterminaler i Esbjerg og Hjørring, som står stort set ubenyttede hen, fordi man glemte at spørge virksomhederne, hvilket serviceniveau der skulle til for at flytte godset over på banen, og det er naturligvis meget trist. Det ønsker vi ikke skal gentage sig, for det er spild af penge og stiller også branchen i et dårligt lys,« siger Jan Wildau.

»Vi vil derfor gerne opfordre politikerne og myndighederne til at inddrage erhvervslivet og operatørerne, når der i fremtiden skal planlægges investeringer i godstrafikken, så vi sikrer, at vi rent faktisk får flyttet godset væk fra vejene.« ■

---

---

## **ARRANGØR**

Dansk Banegods

## **TIDSPUNKT**

20. november 2015,  
kl. 09:00 - 12:00

## **LOCATION**

Fællessalen på Christiansborg

## **DELTAGERE**

100 repræsentanter fra dansk erhvervsliv, godstogsoperatører, centraladministrationen og flere medlemmer af Folketinget

## **OPLÆGSHOLDERE**

Dansk distributionsdirektør  
Kaj Nielsen, Carlsberg

Formand for Transportudvalget  
Lennart Damsbo-Andersen (A)

Borgermester  
Erik Flyvholm, Lemvig Kommune

Salgs- og udviklingschef  
Lars Sylvester, Thyborøn Stevedore

Administrerende direktør  
Jens Kirketerp Jensen, Thyborøn Havn

Partner & Managing Director  
Martin Thelle, Copenhagen Economics

Transport- og bygningsminister  
Hans Christian Schmidt (V)

---

---

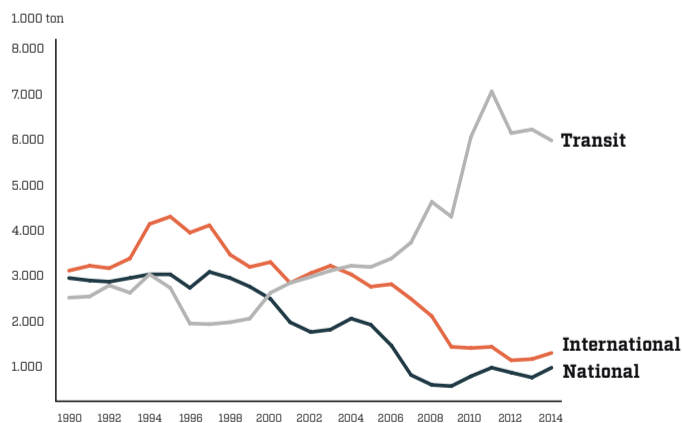




# JERNBANEN HAR EHVERVS-POTENTIALE

»Det er en myte, at jernbanen ikke kan konkurrere med vejtransport. Men det kræver, at der investeres i jernbanen på den rigtige måde,« siger managing director Martin Thelle fra Copenhagen Economics.

## JERNBANETRANSPORT AF GODS



Den samlede mængde af jernbanegods er steget i det senere år, men det skyldes alene en vækst i transittrafikken, hvor togene kører igennem Danmark mellem Tyskland og især Sverige. Den nationale banegodstrafik er faldet med 60 procent siden 2000. Transittrafikken udgør i dag 85 procent af jernbanegodstrafikken i Danmark. Illustration: Copenhagen Economics. Kilde: Danmarks Statistik

Mindre forurening, mindre trængsel på vejene, færre trafikulykker og flere vækst-arbejdspladser. Det er de fire væsentligste samfundsøkonomiske fordele ved at fremme jernbanen til transport af gods.

»Der er store CO<sub>2</sub>-besparelser at hente ved at flytte gods fra vej til bane. Fordelen ved at benytte jernbanen bliver endnu større, når man også indregner gevinsterne ved, at der bliver mindre trængsel på vejene, og at risikoen for trafikulykker bliver reduceret. Der er også et dejligt stort potentiale for samfundet i form af vækst-arbejdspladser,« siger partner og managing director Martin Thelle fra Copenhagen Economics, der er en af landets førende eksperter i samfundsøkonomiske konsekvenser ved transport.

Jernbanen er i dag udfordret på flere fronter og har svært ved at gøre det

attraktivt for virksomhederne at vælge skinnerne, når de skal have transporteret gods. Jernbanetransporten i de 15 'gamle' EU-lande er stagnerende og er de seneste tyve år kun steget med i gennemsnit én procent om året. Frem mod 2025 er der udsigt til en flad udvikling på grund af lav økonomisk vækst, outsourcing af transport-intensive erhverv og en større serviceindustri med lavt transportbehov.

### STORE UDFORDRINGER

»De virksomheder, der vælger at benytte jernbanen – eksempelvis den kemiske industri – vil sandsynligvis skrumpes i fremtiden, fordi produktionen flyttes til andre lande med lavere energiomkostninger. Højværdi-produkterne er i fremgang, men bliver i stigende grad produceret i små serier, der passer bedre til



vejtransportens høje fleksibilitet,« siger Martin Thelle.

Er det det samme som, at banen ikke har nogen muligheder? Bestemt ikke.

»Man skal gøre sig ekstra umage, hvis man skal vende udviklingen i et vigende marked. Det betyder ikke, at det er umuligt, men at det er en stor opgave. Jernbanen er konkurrencedygtig, når først godset er kommet om bord og sendt ud på en tilstrækkelig lang strækning. Derfor er det ikke en konkurrence mellem transportformerne, men et samspil, hvor de enkelte transportformer byder ind, hvor de er bedst,« siger Martin Thelle.

#### FLEKSIBILITET ER NØGLEN

EU har opstillet ambitiøse mål for jernbanen og fragtskibene, der skal transportere 30 procent mere gods i 2030 og 50 procent mere gods i 2050. Martin Thelle mener, at nøgleordet, der skal gøre jernbanen mere attraktiv, er fleksibilitet. Jernbanen er i dag bundet af faste afgang, ventetider ved på- og aflæsning og er ofte udsat for forsinkelser på grund af manglende kapacitet på skinnerne.

»Jernbanen kan blive konkurrencedygtig, men det bliver den ikke af sig selv. Der er skabt fri konkurrence, som har haft en positiv effekt, men der er behov for yderligere tiltag. Der er brug for forbedrede

transittider, hyppigere afgang, højere rettidighed og ikke mindst lavere omkostninger, hvis det skal lykkes at komme i nærheden af de opstillede mål. Derudover er der også brug for at koordinere godstransporten i samarbejde med erhvervene, så man får samlet gods fra flere virksomheder til ét og samme godstog.«

#### BEDRE VILKÅR

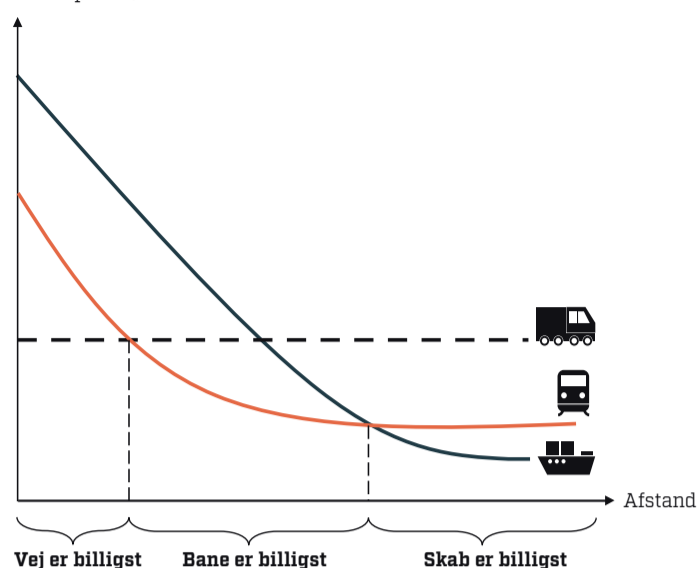
Jernbanen har allerede i dag lavere variable omkostninger end vejtransporten, men de faste omkostninger er til gengæld højere og betyder, at jernbanen først bliver konkurrencedygtig, når godset skal transporteres over længere afstande. Hvis eksempelvis terminalomkostningerne blev reduceret, ville jernbanen blive konkurrencedygtig på kortere afstande end i dag.

»De variable omkostninger kan også blive lavere ved at reducere infrastrukturgebyret, ligesom en bedre placering af terminalerne vil sprede de faste omkostninger over flere kilometer. Dermed bliver jernbanen endnu mere attraktiv i forhold til vejene,« siger Martin Thelle.

Vejtransporten vil fortsat være billigst ved korte afstande, mens skibstransporten vil være billigst ved meget lange afstande. ■

## JERNBANETRANSPORT I KONKURRENCE MED VEJ OG SKIB

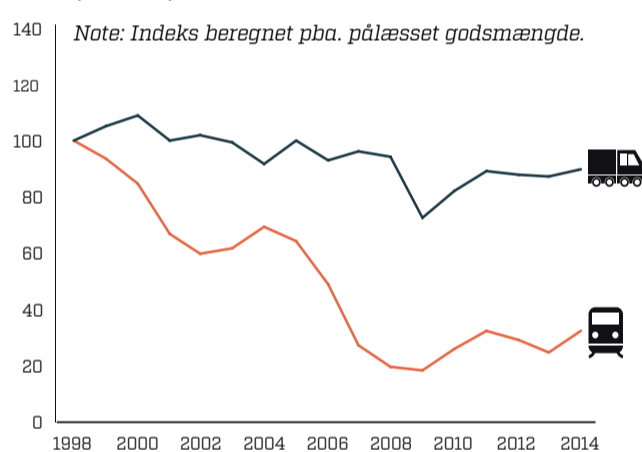
Kroner pr. km.



Det kan bedst betale sig at benytte lastbiler, når gods skal transporteres over korte afstande, i kraft af de lave faste omkostninger, der knytter sig til vejtransporten. Skib er det billigste over meget lange afstande, fordi de variable omkostninger er meget små. I midten ligger jernbanen, der har mulighed for at udvide sin markedsandel, hvis det lykkes at reducere enten de faste eller variable omkostninger. Illustration: Copenhagen Economics

## BANEN HAR MISTET MARKEDSANDELE

Indeks (1998 = 100)



Godstogene taber i kampen med lastbilerne i Danmark. For lastbilerne er mængden af pålæsset gods stort set uændret siden 1998, mens banegodset er reduceret til en tredjedel. Illustration: Copenhagen Economics. Kilde: Copenhagen Economics/Danmarks Statistik

## IFØLGE MARTIN THELLE FRA COPENHAGEN ECONOMICS SKAL DER SÆTTES IND PÅ FEM FRONTER FOR AT STYRKE JERNBANEN

### 01 REDUCÉR PRISEN FOR LØFT I TERMINALERNE

= Det mindsker den faste omkostning ved jernbane

### 02 SIDESTIL INFRASTRUKTURGEBYRET MED MILJØSUBSIDIET

= Dette mindsker operatørens omkostninger og giver en lavere pris for transportøren

= I dag er gebyret på 997 euro per tog, mens miljøsubsidiet er 852 euro

### 03 FORKORT TRANSITTIDEN PÅ JERNBANE

= Det tager i dag syv timer med jernbane fra Hirtshals til Taulov sammenlignet med fire timer på vej

= Det skyldes fartgrænser, kurvede spor og shunting [Aarhus, Aalborg, Hjørring]

### 04 PRIORITÉR GODSTRANSPORTEN, NÅR DER ALLOKERES AFGANGSTIDER

= Jernbanetransporten bør sikres god overensstemmelse med færgeankomster mv.

### 05 OPTIMAL PLACERING AF TERMINALER

= Terminalerne skal placeres tæt på godsets afgang og ankomst med gode muligheder for at konsolidere hyppige heltog





# THYBORØN

**18.000 lastbiler skal på bane. Midtjyske Jernbaner og deres projektpartnere har ambitiøse planer om at flytte 600.000 ton gods fra vej til bane.**

En million ton gods passerer hvert år gennem havnen i Thyborøn. Byen har togskiner helt ned til havnen, men det er til fiskerihavnen, og derfor bliver stort set al gods i dag transporteret til og fra havnen i lastbil.

»80 procent af den danske

udenrigshandel går gennem havnene, og vi oplever Thyborøn Havn som en vækstmotor – et kraftcenter for hele vores region. Havnen er skabt til at bringe gods ned gennem Europa, og det har vi gjort, men mest ad vejene. Banen er udnyttet alt for lidt

i de senere år,« siger borgmester Erik Flyvholm fra Lemvig Kommune.

Det vil Midtjyske Jernbaner gerne ændre på, og det gælder ikke mindst de 650.000 ton grus (søral), der hvert år bliver hentet op af havet ud for Thyborøn. Gruset bliver i dag transporteret væk på 18.500 lastbiler, fordi der ikke er direkte jernbaneforbindelse til søraldepotet, men Midtjyske Jernbaner har i samarbejde med DB Schenker Rail Scandinavia og det maritime service-selskab Thyborøn Stevedore fremlagt tre forslag, der vil gøre det muligt at flytte en stor

del af godset fra vej til bane.

»Hvis projekterne bliver en realitet, vil vi allerede i 2017 kunne flytte 603.000 ton gods over på jernbanen,« siger salgs- og udviklingschef Lars Sylvester fra Thyborøn Stevedore.

#### **GOD INVESTERING**

Store projekter i Esbjerg og Hjørring er tidligere slået fejl, fordi ingen ifølge Lars Sylvester har udfordret hverken politikerne eller initiativtagerne til at se på det faktiske potentiale eller de driftsmæssige udfordringer.

»Vi har dog gjort vores hjemmearbejde og mener,



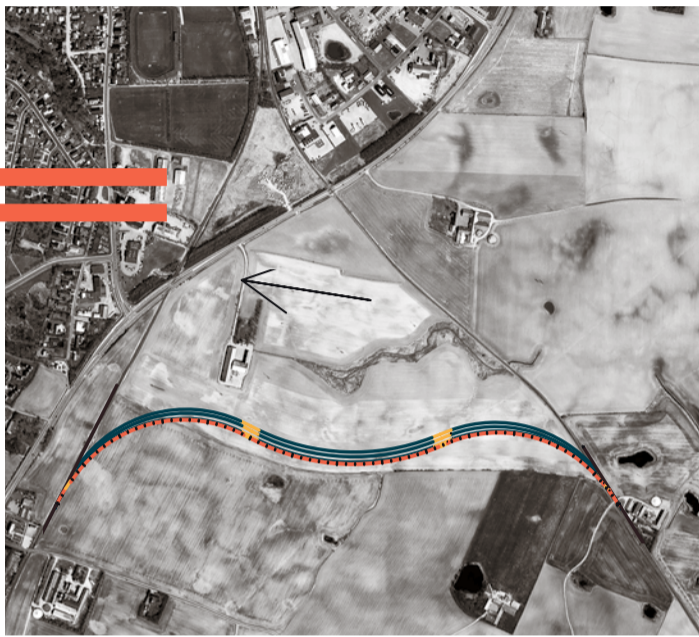
## MODEL 01

Model 1 er et transportanlæg, der kan flytte gruset fra depotet, henover den tidligere amtsvej og over på godsvogne på den modsatte side af vejen. Det er en let og hurtig måde at komme i gang, men det er ikke en holdbar, permanent løsning, og den har sine kapacitetsmæssige begrænsninger.

Pris: 2,5 millioner kroner.

## MODEL 02

Model 2 er et shunt ved Lemvig, der gør det muligt at køre med helt op til 835 meter lange godstog på Midtjyske Jernbaners infrastruktur – mod i dag 400 meter. Et nyt shunt vil samtidig gøre det muligt at køre togene langt væk fra anden bebyggelse – i stedet for rangering på Lemvig Station midt i byen og om natten. Pris: 30 millioner kroner.



at vi med al mulig tydelighed kan påvise, at investeringerne i vores infrastruktur vil kunne aflæses direkte på bundlinjen. Det er fornuftige investeringer, der er samfundsøkonomisk forsvarlige – ikke mindst, fordi de vil fjerne i tusindvis af lastbiler fra vejene,« siger Lars Sylvester.

### VÆKST FOR DANMARK

Initiativtagerne har ikke mulighed for at gennemføre projekterne alene, og derfor er der behov for offentlige investeringer, hvis projekterne skal blive til en realitet.

»Vi ønsker ikke, at staten skal investere i os, fordi man har ondt af os, men fordi projekterne skaber vækst for hele Danmark, og fordi vi skal være med til at håndtere de øgede godsmængder, der vil opstå i de kommende år. Den motor, vi har gang i på

havnene, kan blive endnu stærkere,« siger borgmester Erik Flyvholm.

Han kan dog glæde sig over, at de tre projektpartnere – DB Schenker Rail Scandinavia, Midtjyske Jernbaner og Thyborøn Stevedore – har besluttet at gå i gang på eget initiativ. Med få ændringer i den eksisterende godstrafik til og fra Cheminova vil det være muligt at realisere Model 1 og dermed flytte 63.000 ton gods fra vejene over på jernbanen.

»Kunderne forpligter sig som minimum til en kontrakt på 12 måneder og investerer selv i dele af transportanlægget. De tre projektpartnere og Thyborøn Havn er til gengæld indstillet på at dele risikoen og et eventuelt tab,« siger Lars Sylvester.

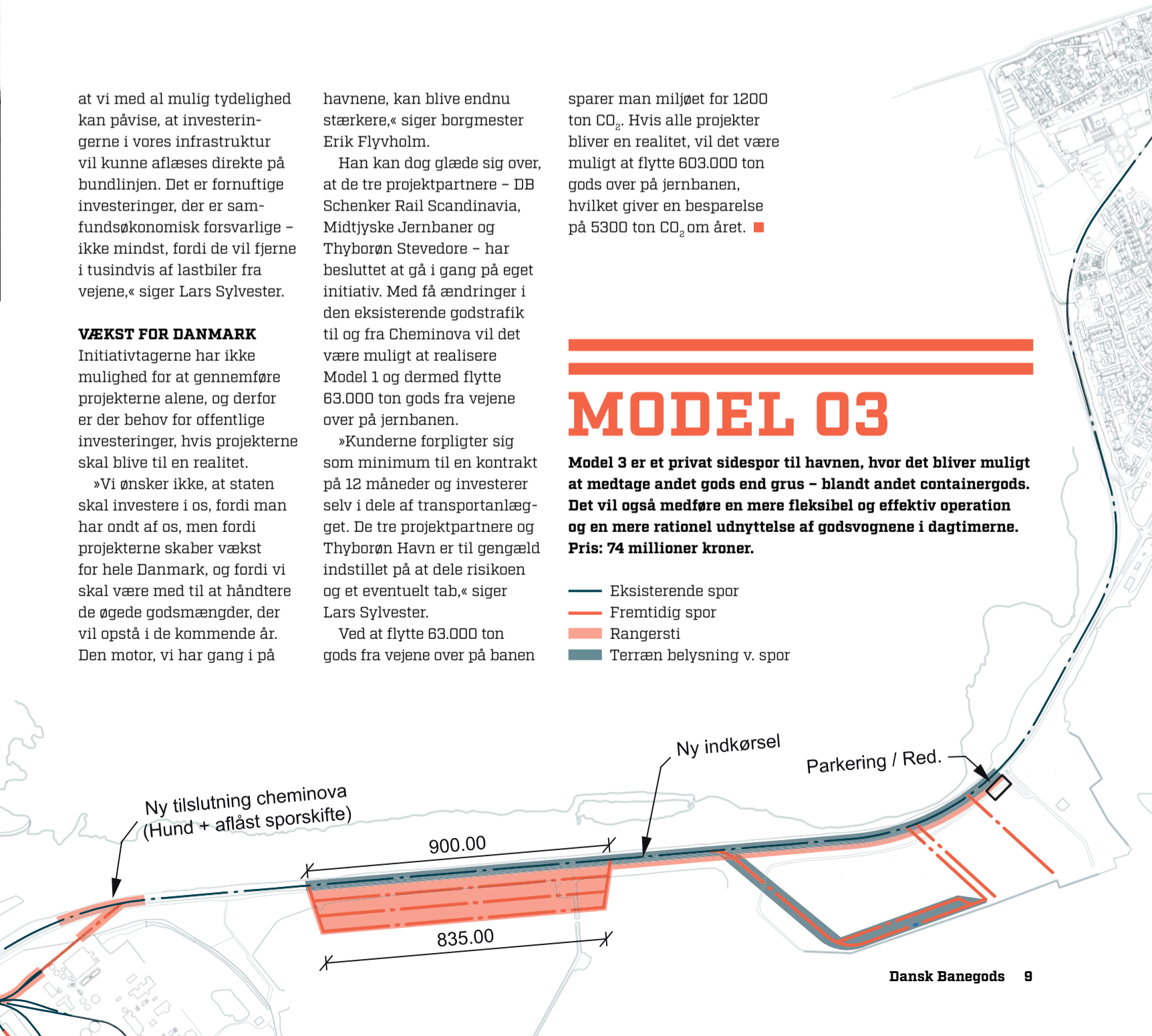
Ved at flytte 63.000 ton gods fra vejene over på banen

sparer man miljøet for 1200 ton CO<sub>2</sub>. Hvis alle projekter bliver en realitet, vil det være muligt at flytte 603.000 ton gods over på jernbanen, hvilket giver en besparelse på 5300 ton CO<sub>2</sub> om året. ■

## MODEL 03

Model 3 er et privat sidespor til havnen, hvor det bliver muligt at medtage andet gods end grus – blandt andet containergods. Det vil også medføre en mere fleksibel og effektiv operation og en mere rationel udnyttelse af godsvognene i dagtimerne. Pris: 74 millioner kroner.

- Eksisterende spor
- Fremtidig spor
- Rangersti
- Terræn belysning v. spor





# ERFARING ER EN BILLET TIL ET TOG SOM ER KØRT

**...Medmindre man bruger den konstruktivt**







**100 repræsentanter for dansk erhvervsliv, godstogsoperatører, centraladministrationen og en række politikere var mødt op for at deltage i konferencen om fremtidens godstransport. Blandt deltagerne var flere virksomheder med tunge transportbehov – blandt andre NCC, der oplyste, at virksomheden med få ugers varsel kan flytte flere tusinde tons gods fra vej til bane hver måned.**



---

---

## FLERE GODSTOG MEDFØRER STORE GEVINSTER ANDRE STEDER END I HIRTSHALS

---

---

Citat: Jens Kirketerp Jensen, Hirtshals Havn

# HIRTSHALS

**Hirtshals Havn har fået en ny kombiterminal, men de involverede parter kan ikke få godset flyttet fra vej til bane, fordi der mangler opgraderinger af skinnerne mellem Aalborg og Hirtshals, og fordi der er behov for kortere transittider mellem Hjørring og Padborg.**

---

---

Staten har investeret 33,5 millioner kroner i en ny kombiterminal ved Hirtshals Havn for at skabe sammenhæng mellem godstransporten på vand, vej og bane.

»150.000 lastbiler transporterer hvert år gods over havnen i Hirtshals. Målsætningen er at få noget af mængden over på banen,« siger administrerende direktør Jens Kirketerp Jensen fra Hirtshals Havn.

Den nye kombiterminal er i princippet driftsklar, men er endnu ikke taget i brug, fordi der stadig er problemer, som mangler at blive løst blandt andet på jernbanen syd for havneområdet, inden man kan køre godstog til og fra Hirtshals Havn efter en køreplan, der er attraktiv for transportkøberne.

»Jernbanestrækningen mellem terminalen i Hirtshals og Aalborg er et-sporet og har slet ikke været tænkt ind, da man planlagde projektet, og derfor er der nogle helt nødvendige forbedringer, som

man som minimum er nødt til at gøre for at komme i gang. Det er en forudsætning for, at vi kan tilbyde en effektiv og bæredygtig godstransport på skinner – og helt nødvendigt for, at kunderne vil interessere sig for produktet,« siger borgmester Arne Boelt (A) fra Hjørring Kommune.

### STOR INTERESSE

Han ærgrer sig over, at det ikke er muligt at komme i gang med banegodstrafikken.

»Man kan godt forstå den store interesse for projektet fra transportsektorens side, for Hirtshals ligger som porten til Europa med færgeruter til Norge, Færøerne og Island. Derfor kan det blive helt fantastisk, hvis vi bare får plads på skinnerne,« siger Arne Boelt.

»Vi skylder også skatteyderne, at projektet kan realiseres, når vi vælger at investere i et stort projekt som dette,« siger han.

Jens Kirketerp Jensen fra Hirtshals Havn håber også,

at det snart vil lykkes at få attraktive transittider på strækningen mellem Hjørring og Padborg samt få gennemført de nødvendige investeringer på strækningen Hjørring-Hirtshals.

### VI HAR GODSET

»Det er ærgerligt, at det er udefra kommende hindringer, der skal gøre det svært at komme i gang med at køre, for vi har godset og oplever en stor interesse for at vælge jernbanen frem for vejene fra både transportsektorens side og fra havnene i Norge,« siger Jens Kirketerp Jensen.

En analyse fra 2007 viser, at blot én ugentlig togafgang vil

reducere klimabelastningen med i størrelsesorden 10.000 ton CO<sub>2</sub> om året.

»Flere godstog medfører store gevinster andre steder end i Hirtshals: Vækstområderne over Limfjorden bliver aflastet for trængsel, og motorvejene bliver aflastet til gavn for både fremkommeligheden og miljøet.«

Hirtshals har daglige færgeanløb fra Bergen, Stavanger og Langesund, to daglige anløb fra Larvik og Kristiansand samt ugentlige anløb fra Færøerne og Island. Samlet er der mere end 40 færgeanløb om ugen på havnen i Hirtshals. ■





---

---

## INITIATIV 1

Der mangler et sydligt skiftespor, så godstogene kan komme direkte ind på hovedsporet, efter at de er blevet lastet. Sikringsanlægget på strækningen mellem Hirtshals og Hjørring er imidlertid af ældre dato og derfor fortsat analog. Det vil derfor tage op imod to år at udbygge sikringsanlægget til det nye skiftespor, og det kan bedre betale sig at vente på, at strækningen bliver digitaliseret.

---

---

## INITIATIV 2

Krydsningsstedet ved Tornby er ikke tilstrækkeligt, så der er behov for at skabe yderligere et krydsningssted ved Vidstrup. Krydsningssporet er ved at blive projekteret og er finansieret, men alligevel ventes det nye krydsningssted først at være klar til at blive taget i brug i 2017.

---

---

## INITIATIV 3

Der er behov for nye skinner, der fører godstogene uden om Hjørring by, så shunting kan foregå uden for byen, og så godstogene ikke skal ændre køreretning på Hjørring Station.





# TRANSPORT- MINISTEREN: DER SKAL SKE NOGET

---

---

**Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) talte på konferencen om udfordringerne for banegodset og lovede at invitere aktørerne til et *round table*.**

»Effektiv transport af personer og gods er også en del af regeringsgrundlaget, og derfor er det en relevant dagsorden i bringer på banen. Det giver god mening at øge mængden af gods på banen, men det gode spørgsmål er så: Hvordan gør vi det,« spurgte transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) på konferencen og roste Dansk Banegods for at genstarte den konstruktive debat, der skal fremme banegodstransporten.

»Jeg er helt med på, at der

skal ske noget nyt, og jeg er nysgerrig på, hvordan vi sammen gør det her. Jeg vil derfor arrangere et round table og tale med alle, der har med jernbanegods at gøre, så vi kan diskutere det. Er samarbejdet mellem godsoperatørerne og speditørerne godt nok? Er der tilstrækkeligt fokus på at konsolidere transporterne, så der er flere virksomheders gods på samme tog? Døren til mit kontor er åben, når det handler om måder at få øget mængden af gods på skinnerne på,« sagde Hans Christian Schmidt, der også påpegede, at godsbranchen samlet set kunne blive bedre til at konsolidere godset.

»Det er statens opgave at sikre gode rammevilkår – og branchens opgave at udnytte rammerne godt. Vi har

haft travlt – med eksempelvis Storebælt og Øresund – og vi er ikke færdige med at forbedre vilkårene. Samtidig lader det da også til, at vi savner en tættere kontakt mellem erhvervskunderne og Banedanmark. Nu kommer der jo snart en ny direktør i Banedanmark, så mon ikke, vi også kommer til at se noget til det.«

## **VIGTIG INFRASTRUKTUR**

»Når jeg er så interesseret, så er det, fordi vores erfaring viser, at investeringer i infrastrukturen er fantastisk vigtige. Bedre infrastruktur skaber vækst og arbejdspladser, men infrastrukturen gør det ikke alene. Min opfordring er, at I – mens vi arbejder på fremtiden – griber de muligheder, der allerede er skabt, og tænker kreativt,« sagde transport- og bygningsministeren.

Transittrafikken af gods gennem Danmark er steget markant og udgør i dag 85 procent af godstrafikken i Danmark. Den nationale gods-transport er til gengæld faldet med 60 procent siden 2000. ■

---

---

**DØREN TIL MIT  
KONTOR ER ÅBEN,  
NÅR DET HANDLER  
OM AT FÅ ØGET  
MÆNGDEN AF  
GODS PÅ SKINNERNE**

---

---





Fra venstre: Kim Christiansen (O), Christian Rabjerg Madsen (S),  
Christian Poll (Å), Henning Hyllested (Ø) og Kristian Pihl Lorentzen (V)



# PANEL- DEBAT

**De transportpolitiske ordførere fra Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Venstre, Enhedslisten og Alternativet var samlet til paneldebat, da Dansk Banegods inviterede til konference om fremtidens jernbane. Ordførerne var enige om, at der skal mere gods på jernbanen, og kom også med en række konkrete bud på, hvordan det kunne gøres.**





## Å Christian Poll Alternativet

»Det går mere og mere op for mig, hvor lokalpolitisk transportområdet er. Jernbanen er i vores øjne pulsåren i transportsystemet, men den burde udgøre en større rygrad, end den gør i dag. Jernbanen har et stort potentiale, og vi vil arbejde for, at den udnyttes det.

Vi har endnu ikke nogen politik for godstransport på jernbanen, men det er vores overordnede politik, at vi tilgodeser ikke bare én, men

tre bundlinjer: den miljømæssige, den sociale og den økonomiske. Derfor satser vi også mere på at få den miljømæssige vinkel ind i vejtransporten ved at stille krav om, at lastbiler eksempelvis skal køre på biogas.

Jeg glæder mig til at høre meget mere fra jer, og jeg synes, at det efter i dag ser ud som om, der er reelt potentiale i jernbanen.« ■



## V Kristian Pihl Lorentzen Venstre

»Vi skal have mere gods på banen. Det tror jeg, at vi alle er enige om. Der vil ske en stigning i godsmængden i de kommende år, og selvfølgelig skal noget af stigningen ske på banen. Men hvis det betyder en stigning i omkostningerne for de danske virksomheder, så koster det os konkurrenceevne. Og det ønsker vi ikke. Lad os derfor i første omgang gøre alle de ting, der kan gøres uden ekstra omkostninger ved at gøre det smartere – og lære af det, der virker. Mængden af transitgods vokser jo.

Jeg er meget ked af, at terminalen i Esbjerg ikke bliver brugt, selv om vi har brugt rigtig mange penge på den. Og i Hirtshals hænger det også lidt i bremsen. Når man skal bygge en kombiterminal, så skal man først tale med de virksomheder, der skal benytte den. Det glemte man i Esbjerg, og derfor står den nu ubenyttet

hen. Eksemplet fra Esbjerg viser også, at den måde, vi bevilger penge, kan blive bedre. Der er brug for et forum, hvor man kan udtænke bedre løsninger – både på det operationelle og politiske niveau.

Vi skal se på, om vi kan lægge alle skinner og infrastrukturforvaltning ind under én hat – eksempelvis Bane Danmark – for at øge effektiviteten, og Bane Danmark skal så til gengæld have meget store ører, når I kommer med forslag til, hvordan man kan gøre det bedre.

Jeg er dog ikke glad for forslaget om at skabe en banegodsstrategi. Jeg mener, der er behov for en samlet godsstrategi for alle transportformer. I Vejgodstransportrådet diskuterede man, hvordan de penge, man brugte, kunne gøre mest gavn. Jeg kan sagtens forestille mig en tilsvarende løsning på baneområdet.« ■

# TEEN





## **O** Kim Christiansen Dansk Folkeparti

»Det er klart, at man skal være i dialog med operatører og godskunder, når der investeres. Det kunne være en mulighed at ansætte en godskoordinator, lige som man er på vej til i Norge. Den person ville også kunne bidrage, når der skal planlægges sporarbejde.

Vi kan som politikere ikke flytte godset til skinnerne, men vi kan sørge for, at der er skinner at køre på – og at skinnerne er vedligeholdte. Vi har allerede investeret på havnen i Hirtshals, men det ville have været rart, hvis nogen havde fortalt os, at der var problemer længere nede i Jylland, så investeringen ikke har haft den forventede effekt.

Jernbanen har svært ved at konkurrere med vejene på grund af manglende fleksi-

bilitet og for høj pris. Hvis det i dag havde været attraktivt at benytte jernbanen, så var der helt sikkert driftige forretningsfolk, der ville benytte sig af det.

Det er også dyrt at forbedre infrastrukturen, og penge er der ikke ret mange af lige nu. Der er netop vedtaget en stram finanslov uden mange penge til transportområdet, og det understreger bare, at der skal gods på skinnerne, når der endelig investeres.

Der er heller ikke skinner alle steder, og derfor er der også brug for lastbilerne – og derfor er det vigtigt med et samspil – som vi eksempelvis ser det med kombiterminalerne. Men vi er alle sammen enige om, at vi gerne vil gøre det bedre for jernbanen, når der er efterspørgsel efter det.« ■



## **S** Christian R. Madsen Socialdemokratiet

»Vi er ganske enkelt nødt til at flytte mere gods over på jernbanen, for vejene vil ikke kunne håndtere de kommende års stigende mængder af gods. Vi er samtidig bundet på hænder og fødder af de måltal, som EU har opstillet på området, og skal derfor øge jernbanens andel af godstransporten.

Den danske jernbane er imidlertid hårdt ramt af kapacitetsproblemer, der gør det vanskeligt at få plads til flere godstog. Det er det helt store problem. Togfonden DK vil dog yde et meget væsentlig bidrag til at løse de flaskehalsproblemer, som jernbanen er berørt af i dag.

Jeg hører også, at der er behov for nye investeringer, men de investeringer, der allerede er foretaget, har ikke medført de forventede afkast, og det begrænser naturligvis politikernes lyst til at foretage nye investeringer.

Men jeg synes da, at man skal forsøge at plukke nogle af de lavthængende frugter, der har været nævnt her i dag.

Det er også blevet tydeligt for mig, at der mangler et samarbejde mellem operatørerne og det politiske niveau. Transportministeren taler om, at han gerne vil indkalde til et round table for at tale om godstrafikken på jernbanen. Jeg vil gerne gå skridtet videre og foreslå et mere forpligtende og permanent udvalg under Transportudvalget til at se på det her område.

Vi har brug for, at I blander jer i debatten, for I er kraftigt i undertal i forhold til andre interesser. Samtidig synes jeg, det er en utrolig god ide, at der bliver skabt et mere organiseret samarbejde mellem Banedanmark, operatørerne og erhvervslivet. Der er ingen, der kan tåle, at der ikke kommer mulige afkast, når vi bevilger penge.« ■



## **Ø** Henning Hyllested Enhedslisten

»Jernbanetransport har meget stort politisk bevågenhed – især på lokalt og regionalt plan, og derfor er det meget ofte lokale interesser, der bliver tilgodeset. Der mangler en overordnet styring, så vi ved, der ikke går for meget politik i den.

Godstransporten på jernbanen har i det hele taget været underprioriteret, lige siden den blev udskilt fra DSB. Jeg er derfor glad for, at erhvervslivet nu endelig har taget sig sammen og har etableret Dansk Banegods. Man har ligget på den lade side i alt for mange år, og man skal blive ved med at presse på, for I er oppe imod stærke kræfter, der gerne vil have flere motorveje. Det er en virkelig langsigtet proces at få godset over på jernbanen – ikke mindst, fordi vi har

meget lange beslutningsprocesser på Christiansborg.

Vi har dog også gjort en indsats på Christiansborg, for Togfonden DK handler jo ikke kun om at transportere passagerer. Den fremmer naturligvis også godstransporten ved at, der bliver lagt nye skinner og bygget en ny Vejlefordbro. Togfonden er dog ikke et forsøg på at komme i front, men om at komme i kap. Banenettet skal op i et helt andet niveau, hvis vi skal kunne tilgodesse alle interesser. Der er behov for nye baner og nye spor, så alle kan komme til. Det er det, der skal til.

Jeg synes, det lyder fornuftigt, at der kommer mere fokus på samarbejde mellem erhvervslivet, godsoperatørerne, styrelserne og os som politikere.« ■



---

---

## JEG MENER, DER ER BEHOV FOR EN SAMLET GODSSTRATEGI FOR ALLE TRANSPORTFORMER

---

---

*Citat: Kristian Pihl Lorentzen, (V)*



*Jan Wildau,  
Daglig ansvarlig for  
driften af Dansk  
Banegods og VP i  
DB Schenker Rail.*



*Spørgsmål  
fra salen*



---

---

**HVIS DET DANSKE SAMFUND  
SKAL FORBLIVE PÅ UDVIKLINGS-  
SPORET, SKAL VI OMSTILLE OS  
FRA VANETÆNKNING TIL BANE-  
TÆNKNING.**

**DET BETYDER BL.A., AT VI SKAL  
SKABE EN SAMMENHÆNGENDE  
INFRASTRUKTUR FOR DEN  
EUROPÆISKE GODSTRANSPORT.**

**DET SKAL VÆRE EN LØSNING,  
DER ER KONKURRENCEDYGTIG,  
SOM MØDER ERHVERVSLIVETS  
BEHOV – OG SOM SAMTIDIG  
TILGODESER VÆKST, MILJØ OG  
FREMKOMMELIGHEDEN PÅ DE  
DANSKE OG EUROPÆISKE VEJE.**

---

---

## **BLIV MEDLEM AF DANSK BANEGODS**

Dansk Banegods er en interesse-organisation for virksomheder med interesse i at fremme vilkårene for den danske jernbane til transport af gods. Bliv medlem af Dansk Banegods, og vær med til at forbedre rammevilkårene for virksomhederne både i og uden for transportbranchen.

Læs mere om Dansk Banegods:  
[www.banegods.dk](http://www.banegods.dk)

Eller kontakt Jan Wildau,  
Permanent secretary på  
20 61 20 61.