

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att.: Signe Arrhenius, sia@trafikstyrelsen.dk
Mikkel Zwergius Christensen, mizw@trafikstyrelsen.dk

august 2023

Høringsvar angående "Havneatlas, kortlægning af danske erhvervshavne", 2023

Under henvisning til høringsbrev af den 4. juli 2023 og medsendte høringsudgave af "Havneatlas, kortlægning af danske erhvervshavne" fremsendes hermed Dansk Banegods' høringsvar.

Generelt må indledningsvis, med hensyn til behandlingen af banegodset i høringsudgaven af "Havneatlas, kortlægning af danske erhvervshavne", fremhæves en beklagelig problemstilling i rapportens tilgang til emnet, der er af betydelig vigtighed for den fremtidige udvikling af godstransporten i Danmark i såvel et klimamæssigt som et infrastrukturelt perspektiv.

Det her foreliggende svar vil alene forholde sig til høringsudgavens side 66 – 68, henset til at disse sider angår banegodstrafikken på de danske erhvervshavne.

Side 66 – generelt

I præamblen anføres ". . . , og det vurderes, at der kun er et begrænset potentiale for mere banegods, da . . . ". Dette synes at være en værdiladet rammesætning, som ikke er i balance med den objektivitet og faktabaserede tilgang til havnesektoren, som kendetegner den øvrige del af rapporten. Tilgangsvinklen i rapporten synes således at være, at der ikke er basis for godsbanetransport i Danmark, og at en udvikling af multimodale transportløsninger ikke vil have relevans, hvorfor banegodstransport, multimodale løsninger og havnenære terminaler til banegodstransport ikke vil finde en statslig opbakning.

Faktum er, at der er potentiale for vækst i banegodstrafik henset til både den grønne omstilling og at afslutningen af reoveringen af jernbanenettet i Danmark, vil give nye perspektiver for banegodset. De aktuelle reoveringsarbejder og opgraderinger, samt de heraf følgende sporspæringer, samt digitaliseringen af banenettet betyder, at det reelt har været yderst vanskeligt at åbne for kommerciel banegodstrafik den seneste længere årrække. Et eksempel herpå er etableringen af kombiterminalen ved Hirtshals Havn i 2015, hvor hindringer grundet infrastrukturforhold og signalprogram som konsekvens har haft, at der

endnu ikke er etableret trafik, til trods for at der er et stort potentiale og betydelige miljømæssige og infrastrukturmæssige gevinster.

For så vidt angår kombiterminalen ved Hirtshals Havn, da er banegodsoperatører i Europa og eksportvirksomheder i Norge interesserede i banegodstransporten gennem Jylland. Grundet den manglende mulighed for at opstarte banegodstrafik i en kontinuerlig drift, kan jernbaneoperatører imidlertid ikke skabe et troværdigt produkt, der er attraktivt for transportkøberne. Derfor afventer interessenter og markedet igangsætning af banegodstransport indtil baneinfrastrukturen giver mulighed for kontinuert trafik.

Et positivt eksempel på potentialerne i banegodstrafikken er udviklingen på Port of Aalborg, hvor der for få år siden kun var banegods i et yderst beskedent omfang, og hvor situationen i dag er, at havnen betjenes af godstog på alle hverdage og med betydelige godsmængder og en tilsvarende grøn aflastning af vejnettet, især motorvej E45.

Der er til en række danske erhvervshavne sporadgang, hvorfor der for samtlige disse havne bør foretages nærmere analyser omkring de reelle potentialer for etablering af banegodstrafik, herunder multimodale transportløsninger, såvel som andre baneløsninger.

Det må samlet anbefales, at afsnittet "Banegods i danske havne" gennemskrives med basis i faktuelle oplysninger, ligesom faktuel viden fra branchen skal bringes i spil. Hermed vil teksten ikke være baseret alene på ensidige vurderinger og antagelser om manglende potentialer. Særligt den grønne omstilling og overbelastningen af motorvejsnettet vil kræve, at der fremtidigt skabes grundlag for multimodale godstransportløsninger, hvor banegodset og havnene er essentielle.

Mulighederne for etablering af banegodstransport – på såvel korte som lange strækninger – kan eksemplificeres i allerede implementerede løsninger og konkrete potentialer:

- Det er muligt at transportere containere mellem Fredericia Havn og kombiterminalerne i Taulov med tog. Det er hermed godtgjort, at vejnettet i Fredericia allerede i dag kan aflastes.
- I størrelsesorden 50% af den godstrafik, der kommer ind over havnen i Hirtshals, skal syd for den dansk-tyske grænse – altså faktisk transittrafik. Denne trafik bør, så snart det er muligt, overflyttes fra vej til bane, da det er realistisk.
- Med begrænsede investeringer i jernbanen vil det være muligt at flytte transporten af råstoffer fra vej til bane mellem Thyborøn Havn og afgangene i Jylland til gavn for bilismen og befolkningen.

Der er betydelige potentialer for banegodsløsninger på flere andre havne, hvor udfordringerne også hovedsageligt ligger i infrastrukturen, og hvor der for begrænsede midler kan skabes forhold, som gør det attraktivt for såvel operatører som transportkøbere at omstille til grønne banegodsløsninger.

Konkret

I afsnittet "Der er aktive havnespor . . .", anden linie, bør "et" slettes.

Sidste afsnit: Der bør foretages en omformulering, da den privatejede kombiterminal i Taulov er ejet af virksomheden Fredericia Shipping.

Side 67 – Kortet

Der mangler angivelser af de to kombiterminaler i Taulov – grønne markeringer.

Det bør afklares, hvorvidt der er banespor på/til havnene i Skagen og Grenå, da dette hidtil har været tilfældet. Ligesom det i anlægsloven for Århus Letbane er fastlagt, at der skal være mulighed for banegods, såfremt dette efterspørges.

Side 68, næstsidste afsnit, linie 4 og 5

Linierne synes ukorrekte, da potentialerne eksisterer for så vidt angår ro/ro-trafik over færgehavnene samt for containertrafikken. Der bør foretages en nærmere konkretisering med henblik på en faktuel dokumentation af de faktiske potentialer.

Yderligere transporteres fiskeprodukter generelt ikke som banegods grundet friskhedskrav og deraf følgende hastigheds- og tidskrav.

Side 68, sidste afsnit

Det bør tydeliggøres, at de kommercielle banegodsoperatører ikke aktuelt vurderer opstart af trafik realistisk grundet de igangværende renoveringsarbejder og de heraf følgende etapevise sporspærringer. Så snart perioden med tilbagevendende sporspærringer er afsluttet, og om muligt tidligere, ønsker banegodsoperatørerne at opstarte trafik, hvilket understøttes af efterspørgsel efter banegodstrafik gennem Jylland fra industrier i Norge.



Med venlig hilsen

Jens Kirketerp Jensen
Bestyrelsesformand