

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 14-03-2025

Sagsnr.: 2025-241049

Dokument nr.: 1

Sagsbehandler: cbj@trafikstyrelsen.dk

Møde Dansk Banegods - Trafikstyrelsen

Dato 13. marts 2025

Klokkeslæt 13:00 – 14:30

Sted København, Carsten Niebuhrs Gade 43, MC 14

Deltagere Anders Dørge, Dansk Banegods
Jens Kirketerp Jensen, Dansk Banegods
Christian Vesterager, Trafikstyrelsen
Laura M. Harrison, Trafikstyrelsen
Niels Selsmark, Trafikstyrelsen
Claus B. Jørgensen, Trafikstyrelsen

Baggrund for mødet

Mødet var kommet i stand på baggrund af Transportministerens svar til Dansk Banegods, på deres henvendelse, efter at Dansk Banegods havde haft foretræde for Transportudvalget. Ministeren opfordrer til at tage direkte kontakt med Trafikstyrelsen.

Status på 14-tons regel og RIV vogne

Laura Harrisons indlæg på Branchepanel for jernbanegods tirsdag den 4. marts indebar at Dansk Banegods vurderede at punktet var besvaret.

Manglende ledige kanaler i perioden med sporrenoveringer og dårligt samarbejde herom mellem operatører og myndigheder

Generel drøftelse om udfordringer for godstransporterhvervet ved sporspærringer. Banedanmark har hovedansvaret for området, hvor økonomiske hensyn sandsynligvis spiller en stor rolle for prioriteringen.

Spørgsmålet om højere opetid for strækninger blev fremført som en væsentlig udfordring, at infrastrukturforvalteren i nogen grad optimerede i forhold til egne opgaver og at der arbejdes for rigtigt. Det blev fremført at der synes at være muligheder for at tilgå f.eks. kapacitetstildeling under disse arbejder ud fra en



konkret sikkerhedsvurdering. Det opfattes at kørsel på lokaliteter hvor der kun sjældent køres (eller aldrig) at det var umuligt selv med lav hastighed, f.eks. rangering. Og at hvis spor skulle reetableres var tilgangen opfyldelse af TSI og dyre istandsættelser.

Muligheden for anvendelse og genåbning af sidespor. Der ses en suboptimering af spornettet

Længere drøftelse om brug om mulighed for genåbning og brug af sidespor. Trafikstyrelsen nævnte at der tidligere har været foreslået en pulje til genåbning af sidespor, men dette indgår ikke Investeringsplan 2035. Medfinansiering fra virksomheder kommuner mv. kunne være relevant.

Dansk Banegods opfordrede til at der fremadrettet sikres at infrastrukturen følger med udviklingen, f.eks. ved at vigespor på strækninger ved fornyelse som minimum er 835 meter – muligheden for at køre længere tog har en positiv betydning for økonomien. Andet eksempel er sporskifter til vigespor, hvor kørsel med højere hastighed, f.eks. 100 km/t isf. 60 km/t, kan tilgodeses, til gavn for trafikafviklingen, kapacitetsudnyttelsen og punktligheden.

Lang tid ved godkendelse af ECTS-installationer på lokomotiver. Efter at et lokomotiv er ombygget og testet med ETCS, kan det tage år før der foreligger en godkendelse

Dansk Banegods har ved flere lejligheder talt om "den svenske model" hvor der gives midlertidige tilladelser, for at afhjælpe den af dem oplevede lange ekspeditionstid. Et lokomotiv ude i en lang periode er ikke uden omkostninger.

Trafikstyrelsen nævnte, at man er opmærksomme på udfordringen. Spørgsmålet om hurtigere godkendelser drøftes bl.a. i ERA.

Den videre proces og evt. nyt møde

Dansk Banegods foreslår indkaldelse til et møde, hvor operatører, infrastrukturforvalter og myndighed fordomsfrit kunne diskutere hvorledes der inden for de eksisterende rammer, eventuelt kunne findes bedre løsninger. Trafikstyrelsen deltager gerne i dette.

Dialogen mellem Dansk Banegods og Trafikstyrelsen føres primært i Branchepanelet. Der blev derfor ikke aftalt nyt møde mellem parterne. Det kan tages ad hoc hvis der er behov for det.