

Juni 2007

## **Mere gods på jernbane**

### **- et radikalt udspil om fremtidens godstransport**

#### **Resumé**

Godsmængderne vil blive mere end fordoblet indenfor de næste 20 år, vurderer Danmarks Transportforskning. Sådanne prognoser skriger efter politisk handling, hvis vi skal undgå at stå med enorme trængselsproblemer og et CO2 udslip, der blot stiger og stiger.

Det Radikale Venstre vil flytte godsmængderne væk fra vejnettet til bane og søtransport. Visionen er, at fremtidens stigning i godstransport primært skal ske via skinnenettet og søvejen. Vejgodstransporten bør som udgangspunkt ikke stige i løbet af de næste 10 år. Inden for en 20-årig horisont skal vejgodstransporten reduceres, ligesom man har gjort i Schweiz. Det Radikale Venstre foreslår derfor, at Infrastrukturkommissionen medtager dette langsigtede pejlemærke i sin plan for den fremtidige danske infrastruktur, og at regeringen hurtigst muligt igangsætter det forberedende arbejde med at indføre kørselsafgifter for tung trafik i Danmark på linie med Tyskland, Sverige, Holland m.fl.

Her og nu foreslår Det Radikale Venstre to initiativer i finansloven for 2008:

1. Opgradering af kombiterminalerne ved Taulov og Høje Tåstrup til større kapacitet og mere effektiv omladning af gods mellem vej og jernbane.
2. Opgradering af jernbanefaciliteterne i en række af de største danske havne, så der bliver forbedret mulighed for at transportere gods fra søvejen og videre til jernbanenettet.

CO2 udslippet er 4 gange mindre ved at transportere gods med tog frem for med lastbil og endnu mindre ved søtransport. Derfor er der god fornuft i at øge mulighederne for at gods kan transporteres via sø og skinnenet.

En udbygning af kombiterminalerne og forbedrede jernbaneforhold til og fra havnen i Køge, Esbjerg, Fredericia og Hirtshals – der i alt vil koste ca. 227 mio kr. - kan flytte ca. 12 mio. tons gods om året fra vejnettet over på jernbanen og vil give en årlig reduktion på 200.000 tons CO2 i Danmark.

Hertil kommer gevinsterne med mindre trængsel og øvrig forurening fra lastbilerne.

# Mere gods på jernbane

## - et radikalt udspil om fremtidens godstransport

Handel og transport er rygraden i globaliseringen og den økonomiske vækst. Større og større godsmængder cirkulerer på tværs af landsdele, landegrænser og kontinenter til gavn for mennesker og økonomi. Men det er ikke uden konsekvenser. Forurening og trængsel følger i kølvandet på den stigende transport. CO2 udslippet fra transportsektoren udgør i dag en tredjedel af det samlede CO2 udslip i Danmark<sup>1</sup>, og er derfor blandt de største bidragydere til de globale klimaforandringer. Danmark har forpligtet sig til at reducere CO2 udslippet med 21 % i 2008-12. Hvis denne målsætning skal nås, slipper vi ikke uden om at stabilisere eller reducere udslippet fra transportsektoren. Regeringen selv stiler ifølge sin bæredygtighedsstrategi efter en CO2 reduktion i transportsektoren på 50 % i 2030 i forhold til i dag.

Samtidig vurderer Danmarks Transportforskning, at godsmængderne vil blive mere end fordoblet indenfor de næste 20 år. Vejtransporten står i dag for omkring en tredjedel af al international godstransport<sup>2</sup> og næsten 90 % af den indenlandske godstransport<sup>3</sup>. Markedsandele der forventes at stige yderligere i fremtiden. Konsekvensen vil blive et tilsandet vejnet og en stigning i CO2 udslippet. Der er derfor brug for at fremme andre og mere miljøvenlige transportmidler fremmes.

Med et CO2 udslip, der er op mod 4 gange mindre end lastbilernes<sup>4</sup>, er jernbanen et oplagt alternativ. Jernbanetransport udgør i dag kun 6 %<sup>5</sup> af den samlede godstransport, men besidder et kæmpe vækstpotentiale, især på de lange afstande, hvor det virkelig batter miljømæssigt. Også søtransport, der med et CO2 per ton km. tilmed er lavere end jernbanens, rummer store vækstpotentialer. Ikke mindst koblingen af sø og bane har fremtiden for sig.

### Visionen

Det Radikale Venstre ønsker, at der i fremtiden skal transporteres mere gods på de danske jernbaneskiner og via søvejen samt mindre gods på de danske landeveje. Det vil reducere CO2 udslippet og begrænse trængselsproblemerne.

**Visionen er at fremtidens stigning i godstransport primært skal ske via skinnenettet og søvejen. Vejgodstransporten bør som udgangspunkt ikke stige i løbet af de næste 10 år. Inden for en 20-årig horisont skal vejgodstransporten reduceres.**

Visionen er realistisk, men det kræver politisk vilje og handlekraft. I Schweiz tog politikerne en beslutning om at meget mere gods skulle transporteres via

<sup>1</sup> Energistyrelsen 2007

<sup>2</sup> Danmarks Transportforskning (2006): Fremtidens godsstrømme.

<sup>3</sup> Danske Havne (2007): Havnepolitisk redegørelse 2007

<sup>4</sup> European Environmental Agency (2003): Indicator Factsheet – Overall energy efficiency and specific CO2 emissions for passenger and freight transport

<sup>5</sup> Transport- og energiministeriet (2007): Danske havne til fremtidens transportløsninger

jernbanen. Resultatet af den politiske beslutning og de opfølgende initiativer er, at der i dag transporteres mere gods på de schweiziske jernbaneskiner end på de schweiziske landeveje. Der er de seneste 4 år sket et fald i godstransporten på vej på 16 % og den skinnebårne godstransport er steget med 66 % siden 2000.<sup>6</sup>

Med implementeringen af Trafikaftalen fra oktober 2006, får jernbanen i Danmark en længeventet opgradering af skinnenettet og signalerne. Opgraderingen er dog ikke tilstrækkeligt til at sikre væsentlig mere gods på jernbanen. En række forhold fungerer i dag som barrierer for, at jernbanen kan indtage en større markedsandel. Først og fremmest forhindrer infrastrukturforholdene i en række af de danske havne at gods fra skib transporteres videre via jernbanen. Dernæst forventes kombiterminalerne, hvor gods bliver omladet fra fx lastbil til togvogn, at nå deres kapacitetsgrænse indenfor få år. Hvis der ikke investeres i infrastrukturforbedringer nu, er det derfor ikke muligt at forbedre forholdene for den intermodale trafik og derved forøge andelen af gods der transporteres på skinner.

Derfor ønsker Det Radikale Venstre:

- Opgradering af jernbanefaciliteter på en række af de største danske havne, så der bliver forbedret mulighed at transportere gods fra søvejen og videre til jernbanenettet.
- Opgradering af kombiterminalerne ved Taulov og Høje Tåstrup, således omlastning af gods mellem vej og jernbane kan ske effektivt.

### **Kombiterminalerne**

Kombiterminaler hvor gods omlades fra jernbane til lastbil eller omvendt er helt centrale knudepunkter i arbejdet for at fremme godstransport på jernbane. Hvis terminalerne er ineffektive, får det negativ betydning for jernbanens konkurrencedygtighed i forhold til lastbilerne. Med den forventede vækst indenfor godstransporten vurderer Railion Danmark, at Danmarks største kombiterminaler ved Taulov og Høje Tåstrup i løbet af få år har nået deres kapacitetsgrænse. Materiellet gammelt, der er pladsproblemer og det er nødvendigt med nye investeringer i blandt andet portkraner.

Ved at investere i forbedringer af kombiterminalerne opnås en betydelig bedre udnyttelse af baneinfrastrukturen. Den skinnebårne transport vil derved få langt større muligheder for at tage en større andel af fremtidens vækst i godsmængderne.

Nedenstående skema viser investeringsbehovet samt de miljømæssige fordele der er forbundet med investeringerne. Railion Danmark vurderer, at vejene vil blive aflastet med 85.000 lastbiler årligt, hvilket vil betyde en årlig CO2 reduktion på ca. 170.000 tons.

---

<sup>6</sup> Oplyst af Claus Lynge Christensen, HUPAC, Zurich.

Terminal	Investeringsbehov	Forventet reduktion i antal lastbiler	Forventet CO2 reduktion
Høje Tåstrup	54 mio. kr.	40.000	Ca. 170.000 tons
Taulov	65 mio. kr.	45.000	

Kilde: Railion Danmark (2007): Gods på jernbane – også et miljørigtigt valg

#### 4 danske havne med fokus på jernbane

Der transporteres årlig mere end 100 mio. tons gods gennem de danske havne. Det svarer til ca. 70 % af den samlede godsmængde til og fra Danmark. Hvis havnene fortsat skal bibeholde samme markedsandel som i dag, vil der i 2025 blive transporteret 130 mio. tons gods gennem havnene. Det svarer til en årlig vækst på ca. 3 %. Ifølge Danske Havne er det en realistisk forventning. Når godset skal fragtes til og fra havnen sker det næsten altid med lastbil via vejnettet. I mange havne er der ikke mulighed for andet. Hvis der eksisterer en jernbaneforbindelse er den ofte nedslidt og utidssvarende eller ineffektiv.

En række af de store danske havne efterlyser politisk fokus på håndteringen af de infrastrukturelle konsekvenser af fremtidens stigende godstransport. Undlader man at investere i udvidet mulighed for brug af jernbanenettet til godstransport, vil konsekvenserne være uoverskuelige.

Beregninger fra Cowi har vist at investeringer i infrastruktur til havnene kan tjene sig selv hjem to gange. Først i form af sparede udgifter til større anlæg som motorveje og broer. Dernæst i form af sparede omkostninger på grund af mindre forurening, slitage, støj mm.<sup>7</sup>

##### Hirtshals Havn

I 2006 kørte 132.000 lastbiler gennem Hirtshals og ned til havnen. Frem mod 2008 forventer Hirtshals havn en vækst på 25 %. Det eksisterende jernbanespor på havnen benyttes ikke, da det er urentabelt og sikkerhedsmæssigt uforsvarligt. Havnen vurderer, at der er brug for etablering af 700 meter nyt spor, som koster 20 mio.<sup>8</sup>

Mere gods på jernbane vil aflaste motorvejsnettet med godt 20.000 lastbiler/årligt (eller 80 lastbiler dagligt), hvilket svarer til 20 % af den nuværende transittrafik fra Hirtshals havn. Ifølge beregninger fra Rambøll svarer det til en årlig CO2 reduktion på ca. 10.000 tons<sup>9</sup>.

##### Esbjerg Havn

Esbjerg Havn ekspederer årligt 4 mio. tons gods, hvoraf gods transporteret på jernbane udgør ca. 1 % af omsætningen

Som følge af gennemførelse af Esbjerg havns planlagte anlægsinvesteringer forventes en vækst på ca. 1 mio. tons gods/årligt, hvilket svarer til ca. 1050 ekstra køretøjer/døgn i 2015. Størstedelen af tilvæksten forventes at blive

<sup>7</sup> Cowi (april 2007): Havnens mulighed for at aflaste veje ved investeringer i infrastruktur til og fra havnene.

<sup>8</sup> Hirtshals Havn (2007): Fakta om potentialerne i Hirtshals i et nationalt perspektiv. TRU alm. del – Bilag 363

<sup>9</sup> Rambøll (2007): Vurderinger af emissioner i forbindelse med godstransport

transporteret på lastbil (850 biler/døgn), mens ca. 20 % af tilvæksten forventes transporteret via jernbane (200 vogne/døgn), da vejnettet ikke har kapacitet til alene at afvikle den stigende vækst<sup>10</sup>.

Eftersom den eksisterende jernbaneforbindelse går gennem Esbjerg by, vil den øgede godstransport via skinnenettet få store støjmæssige konsekvenser for beboerne. Derfor er der behov for en ny og bedre jernbaneforbindelse udenom byen. Anslået pris 50 mio<sup>11</sup>.

### Køge Havn

Køge Havn havde i 2006 en omsætning på ca. 1.9 mio. tons gods heraf udgør gods transporteret på jernbane 18.000 tons eller omkring 1 % af den samlede godsomsætning. Det svarer til 4-5 jernbanevogne dagligt.

Der forventes en vækst i omsætningen på 5 % årligt de kommende 5 år. Derefter vil der være gennemført en havneudvidelse som forventes at betyde en stigning i væksten på 10 % årligt de efterfølgende 5 år. Gods transporteret via jernbanen forventes at stige med 50 % i 2007.

Skandinavisk Transportcenter (STC) er en terminal for både jernbane- og vejtransport, som er tilknyttet Køge Havn. Terminalen er pt. for lille til en rationel godsjernbanebetjening. Der er behov for en udbygning af terminalen for ca. 25 mio. ifølge Køge Havn. Såfremt denne udbygning finder sted, forventes det at ca. 200.000 tons. gods årligt (eller 25 vogne dagligt) vil flyttes fra vejnettet over til jernbanen<sup>12</sup>.

### Fredericia Havn

Fredericia Havn har en omsætning på 2,6 mio. tons gods årligt. Heraf transporteres ca. 2200 tons gods dagligt via jernbanen, hvilket svarer til ca. 40 jernbanevogne.

Siden 2001 har havnen øget kapaciteten fra 1.000 godsvogne/år til 7.000 vogne/år i dag. Havnen har en forventning om en vækst på mellem 50 til 75 % de kommende 10-15 år.<sup>13</sup>

Den forventede stigning i væksten er baseret på en øget efterspørgsel efter banetransport. Hvis væksten i gods transporteret på jernbane skal stige som forventet er det dog nødvendigt at investere i bedre udnyttelse de gamle jernbanearealer ved havnen samt forøge kapaciteten. Investeringer der samlet løber op i ca. 13 mio. kr.<sup>14</sup>

Railion Danmark vurderer at de nævnte investeringer vil aflaste vejnettet med ca. 17.500 lastbiler årligt.

## **Sammenfatning**

---

<sup>10</sup> Oplyst af Esbjerg Havn

<sup>11</sup> Cowi (april 2007): Havnens mulighed for at aflaste veje ved investeringer i infrastruktur til og fra havnene.

<sup>12</sup> Oplyst af Skandinavisk Transportcenter

<sup>13</sup> Oplyst af Fredericia Havn

<sup>14</sup> Railion Danmark (2007): Gods på jernbane – også et miljørigtigt valg

Det samlede investeringsbehov for ovennævnte projekter er knap 227 mio. kr., fordelt med 119 mio. til kombiterminalerne og 108 mio. til opgradering af havnene. Heraf bør havnene betale for 50 % af udgifterne forbundet med investeringer i jernbaneinfrastruktur til havneområderne mens staten betaler det resterende samt forbedring af kombiterminalerne. Det statslige investeringsbehov er derfor godt 170 mio. kroner.

Investeringerne vil sikre flere muligheder for fremtidens godsstrømme og CO2 reduktionen vil være betydelig. Ved at investere i forbedrede jernbaneforhold til og fra havnen i Køge, Esbjerg, Fredericia og Hirtshals kan man flytte ca. 850.000 tons gods fra vejnettet over på jernbanen. Sammenholdt med overflytningen af gods fra 85.000 lastbiler til jernbanen, som følge af forbedrede kombiterminaler, giver det en CO2 reduktion på ca. 200 mio. tons årligt alene i Danmark. Hertil kommer en endnu større reduktion på europæisk plan.