



4. juni 2015

Til danske Europa-parlamentsmedlemmer samt medlemmer af Folketingets transportudvalg

Fremme af godstransport på skinner, herunder via længere godstog

Det Økologiske Råd opfordrer danske politikere - MEP'er samt medlemmer af Folketingets transportudvalg – til at fremme godstransport på skinner, herunder via længere godstog. Dette ville reducere såvel CO2-udslip som trængsel på vejene og luftforurening – det sidste især i takt med at der sker elektrificering af jernbanen i de kommende år.

Formål: styrkelse af banegodstransport, energibesparelse, reduktion af forurening og lastbilernes voksende belastning på det europæiske vejnet.

Opbygning af et kapacitetsstærkt, tilgængeligt, fleksibelt og konkurrencedygtigt europæisk godstogs-korridor-net i Europa kan få stor betydning for udviklingen i gods på bane, idet netop forskelle landene imellem m h t togenes sikkerhedssystemer, bremsesystemer, anvendt sprog, ufleksible administrative krav ved kanalansøgning over flere lande samt flaskehalse har lagt en kraftig dæmper på godstogenes anvendelse.

Der er både brug for koordinerede, fælles beslutninger i Europa og for en målrettet dansk indsats som supplement og lokal udvikling.

Både i Danmark og Europa bør forbedring af godstogssystemet og dets brug fremmes.
Heri kan indgå:

Europa

- Satsning på "Korridorprojekterne" i retning af effektivisering, harmonisering, forenkling og etablering af gode markedsforhold for banegodset. Grundideen med de fælles, kapacitetsstærke og harmoniserede korridorer uden tekniske barrierer ved landegrænserne er god, men der er også betydelig modstand og plejning af nationale særinteresser.
- Mulighed for at køre med længere godstog end i dag. Se nedenfor.
- Støtte til udvikling og introduktion af nye løfte- og læsseteknikker. Støtte med puljemidler, forskningsindsats, investeringsvilje og udmelding om, hvad der kan regnes med på sigt på danske terminaler, kan skabe udvikling
- Sikring af at nye anlæg og systemer også får gode betingelser for godstog, signalsystemet f eks. hvor bl.a. muligheden for at køre togene baglæns kan give fordele på flere områder
- Tilretning af afgifter mv for godstogskørsel, så dette bliver konkurrencedygtigt
- Udbygning, hvor der er eller kommer flaskehalse

Danmark

- Vision for banegods i fremtiden i Danmark
Kortlægning og udnyttelse af de muligheder for banegods, som opstår, når der elektrificeres (flere togselskaber kører kun på elektrificerede strækninger), bygges "lange overhalingsspor"



nord for Fredericia, over Vestfyn og på Sjælland samt opsættes nye signalanlæg, etableres mere direkte togforbindelse over Femern til store dele af Europa samt etableres dobbeltspor i Sønderjylland samt terminalanlæg i Esbjerg og Hirtshals.

Det er mange forbedringer, men der er brug for et samlet mål, som indsatsen kan måles op imod

Forbedringerne for banegodstransporten er primært besluttet med andre formål, og der er ikke lagt en sammenhængende godstogsstrategi, hvad der ellers var oplagt med så omfattende indsats.

- Terminal-dækning i Danmark. Fra knopskydning til målrettet plan. Landkortet ændrer sig med Femernforbindelsen mv, og i forvejen er terminallokaliseringerne præget af tilfældigheder. Der mangler en kombiterminal nord for Fredericia – i Aarhus eller Aalborg. Det skal afklares, om både Taulov og Padborg kan overleve, når Femernforbindelsen slår igennem. Der er brug for et mindre antal små, moderne læssespor i stedet for de mange som nedlægges.

Aktuelt foreslås at støtte muligheder for brug af længere godstog

I Europa foregår der i disse år en lang række forsøg og investeringer i at etablere muligheder for at køre med godstog, som er længere end det hidtil har været muligt. Frankrig, Tyskland, Sverige - og Danmark - er frontløbere. Mange operatører og de, der skal have varer transporteret, er stærkt interesserede i disse muligheder. Fordelene er flere:

- Økonomisk gevinst ved mere rationel transport (billigere transport primært for operatører)
- Mere kapacitet i skinnenettet (se CER-rapport: "Longer trains, Facts & Experiences in Europe, May 2014").

Bl.a. DB Netze har i diverse projekter dokumenteret, at kapacitetsgevinsten netto er positiv. Der tabes noget på, at togene vil køre og accelerere lidt langsommere. Der vindes mere på, at der alt andet lige bliver brug for færre tog, altså færre "kanaler" i skinnenettet, hvor der mange steder er flaskehalse. Gevinsten kan være større eller mindre og endda negativ, men som rundt gennemsnit kan regnes med 20 %'s gevinst.

- Miljøgevinst, hvor der er dokumenteret både mindre energiforbrug og forurening (tydeligt belyst i det svenske ELVIS-forsøg).

I den kommende Femern-korridor vil der kunne køres med 1.000 m lange godstog gennem Danmark. Men da en væsentlig del af godstogstrafikken i Danmark er transittrafik kan det ikke bruges til noget, uden at der i både Sydsverige og Nordtyskland også kan håndteres 1.000 m lange tog. Sverige arbejder for at øge de mulige toglængder især i Sydsverige. Tyskland vil umiddelbart kun muliggøre 835 m lange tog på den nye bane mellem Puttgarden og Lübeck (med forbindelse til Hamburg), selvom DB Netze er interesseret i endda endnu længere tog på sigt på hovedstrækninger i Tyskland.

Det såkaldte Transport Market Study dækker ScanMed-korridorprojektet (Stockholm/Oslo via Danmark og til Sicilien). Her er togselskaber og de, der efterspørger godstransport, blevet spurgt om, hvilke forbedringer i korridoren, de vægter højest. Længere godstog kom ud både som det, der prioriteres af flest, og som det der vurderes vigtigst.

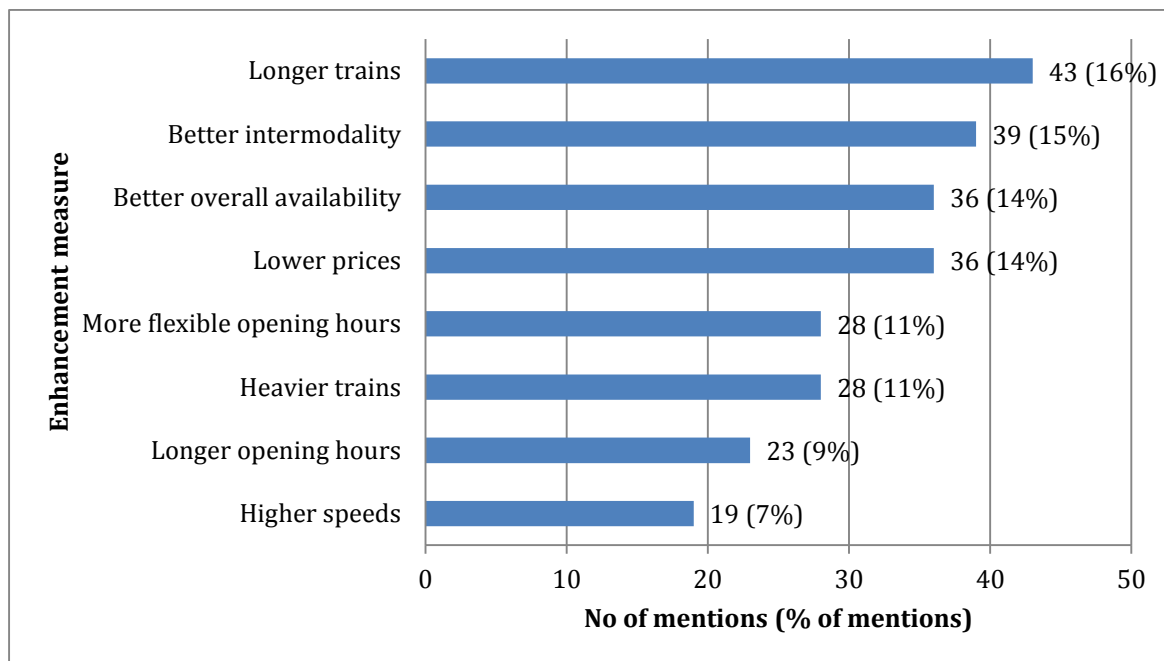


Figure 1: Enhancement measures suggested by stakeholders. Kilde: Transport Market Study, ScanMed-korridor.

På den baggrund er det meget lidt ambitiøst, at Korridorprojekterne og den såkaldte "Work Plan of European Coordinator Pat Cox" alene målsætter opfyldelse af den grænse for maksimal toglængde på 740 m, som allerede er knæsat i TEN-strategierne, og som i nordeuropæisk sammenhæng er uambitiøst.

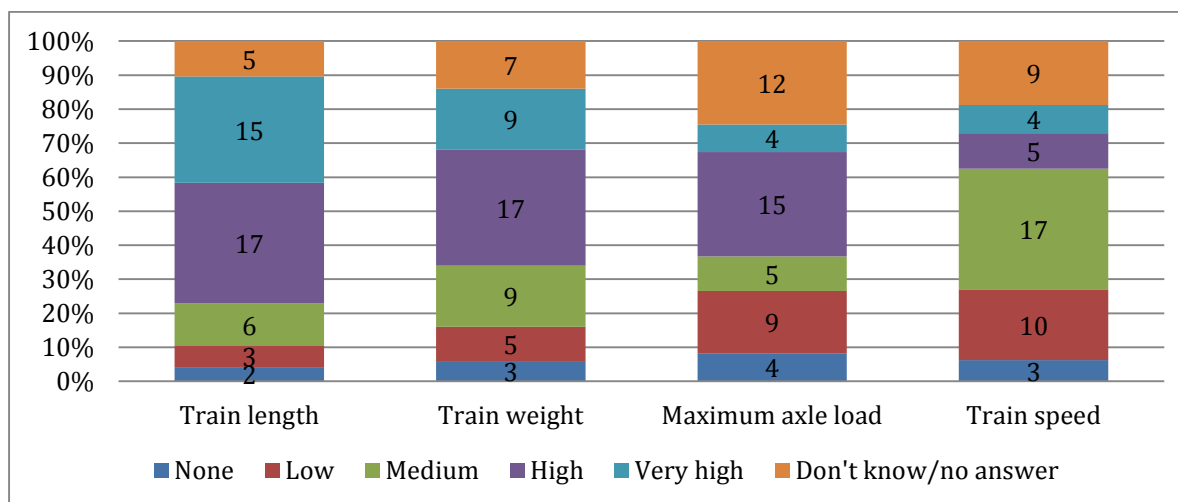


Figure 2: Rating of importance of technical parameters. Kilde: Transport Market Study, ScanMed-korridor.

Det kan indvendes, at et løft af den mulige toglængde til en høj, harmoniseret standard i hele korridorens længde, vil være bekostelig og måske urealistisk. Men Transport Market Study viser, at der i dele af korridoren er betydeligt flere "korridor tog" (tog som krydser en landegrænse og starter og slutter i korridor) end resten af korridoren. Og bogstavelig talt ingen godstog kører hele korridoren igennem. Strækningen mellem Sydsverige og Nordtyskland samt mellem Sydtyskland og Norditalien er her nogle af de tungeste.



Det kan altså svare sig at sikre god kapacitet på disse strækninger, og længere godstog er et (relativt billigt) og oplagt middel – en del af løsningen. Her ligger en opgave for de europæiske politikere. Ud fra princippet om at smede, mens jernet er varmt, er korridoren Sydsverige-Nordtyskland via Femern aktuelt i fokus.

Vi foreslår, at politikerne søger at fremme længere godstog via Europaparlamentet, via Danmarks stemme i Ministerrådet samt i øvrige fora, som de har adgang til eller kan skaffe sig adgang til.

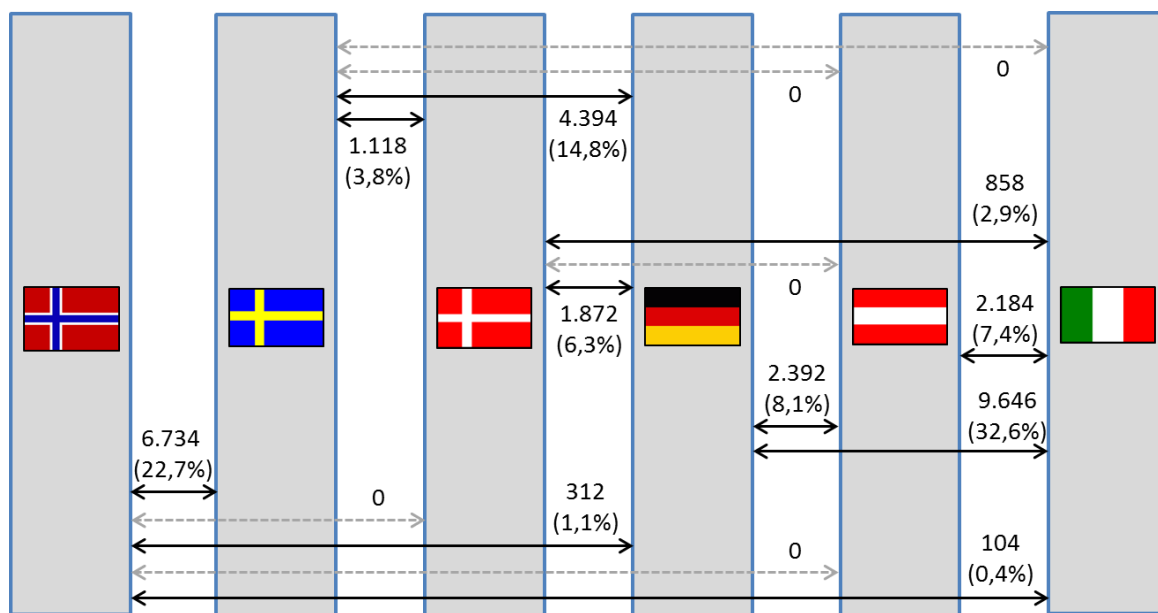


Figure 3: Corridor trains on major O/D relations (both directions, 2012). Kilde: Transport Market Study, ScanMed-korridor.