2025

BAGGRUNDSNOTAT

JERNBANETRANSPORT I JYLLANDSKORRIDOREN

Grønn Jyllandskorridor

Interreg

Medfinansieret af
Den Europæiske Union

Öresund-Kattegat-Skagerrak

Baggrundsnotat
Jernbanetransport i Jyllandskorridoren

Formålet med Interreg ØKS-projektet Grønn Jyllandskorridor (GJK) var at bidrage til at udvikle mere effektiv og miljøvenlig, multimodal transport i Jyllandskorridoren og skabe synergi mellem passager- og godstransport.

Fokus på multimodal transport betyder, at der i projektet ses på flere transportformer. En forståelse af det multimodale er, at en kombination af transportmidler som lastbil, tog, skib og fly bruges til at optimere transporten.

GJK har ikke arbejdet med flytransport.

Korridoren kan bindes sammen med lastbil, tog og skib.

- Skib er en uundværlig del af korridoren og færger med plads til både gods og passagerer binder Norge og Danmark sammen.
- Lastbil er den helt dominerende landtransport i korridoren og bruger færgerne enten som hele lastbiler eller som veksellad
- Tog er historisk en del af korridoren, men gods på jernbane har gennem mange år spillet en minimal rolle på trods af en række målsætninger om at udnytte jernbanens potentialer for miljøvenlig godstransport.

Dette notat samler, hvordan der i GJK er arbejdet med fokus på udvikling af jernbanen og hvilke produkter, der er udarbejdet.

2022 var et oplagt tidspunkt at lancere projektet, da Jyllandskorridoren netop havde fået vej- og banestrækningerne gennem Jylland i hele sin længde til Hirtshals og Frederikshavn i nord godkendt som en del af EU's europæiske hovednetkorridor Scandinavian-Mediterranian (ScanMed), der er en af hovednetkorridorerne (TEN-T Core Network Corridors).

Det Trans-Europæiske Transportnet (TEN-T) definerer den vigtigste europæiske infrastruktur. Ved hjælp af en række fælleseuropæiske krav og standarder til infrastrukturen fremmer programmet den grænseoverskridende mobilitet.

Det er altafgørende, at kunderne vælger gods på bane til!

Vi har identificeret fire strukturelle forhold som de væsentligste udfordringer, der skal løses, for at muliggøre mere gods på jernbanen.

• Lovgivning og rammevilkår skaber udfordringer for mere gods på bane.

• Infrastruktur med flaskehalse, enkeltsporede strækninger og manglende havneadgang.

• Samspillet mellem passager- og godstrafik.

• Manglende elektrificering på dele af Jyllandskorridorens jernbanenet

I opbygningen af GJK-projektet indgår jernbanen i:

AP 2. Multimodale løsninger på tvers av vei, sjø og bane

Vestfold fylkeskommune var projektleder på arbejdspakken.

Railsupport: Godsstrømsanalyse for Jyllandskorridoren. Januar 2024

> Prognoser tilsier økende totalvolum og dermed et markedsgrunnlag for i første omgang ett daglig togpar fra Hirtshals. Duisburg framstår som den optimale destinasjonen, med Hamburg som enten et alternativ eller et underveisstopp.
>
> Godsstrømsanalyse for Jyllandskorridoren

Det var en anbefaling i Railsupport rapporten "Godsstrømsanalyse for Jyllandskorridoren" at der skulle startes en dialog med BaneDanmark. Det blev gjort den 2. september 2024 ved en workshop hos Port of Aalborg[1].

Den 5. november 2024 blev der fulgt op på norsk side, hvor der blev afholdt et hybridmøde[2].

> **Styrking av infrastrukturen**
>
> På kort sikt er det viktigste å tilrettelegge for kombitog på det danske jernbanenettet. Regionene bør kartlegge hva som er de viktigste flaskehalsene og få BaneDanmark til å utrede hva som skal til for fjerne dem og hvilke tiltak som bør prioriteres.
>
> På norsk side er bedre sportilknytning til havnene et viktig tiltak. På lengre sikt er Grenlandsbanen av avgjørende betydning for den regionale utvikling i Agder og har stor betydning også for Jyllandskorridoren. Fylkeskommunene bør holde prosjektet «varmt» overfor statlige myndigheter
>
> Godsstrømsanalyse for Jyllandskorridoren

Den danske workshop fik meget et fokus på, at rammebetingelserne skulle forbedres for at få yderligere gang i gods på jernbane. I GJK-projektet var der dog et ønske om, også at få sat fokus på nødvendige infrastrukturinvesteringer. Derfor blev der afholdt et opfølgende digitalt møde den 23. januar 2025 med fokus på flaskehalse og investeringsbehov på baneinfrastrukturen[3].

---

[1] Bilag: Referat fra workshop

[2] Bilag: Møtenotater fra verksted i regi av Grønn Jyllandskorridor-prosjektet – flaskehalser på jernbanen i Jyllandskorridoren i Norge

[3] Bilag: Referat fra digitalt møde

AP 3.1. Bæredygtig omstilling af godstog

Klimatorium og Region Midtjylland var projektledere på arbejdspakken. Rambøll analyserede danske forhold og cases. Godstransport på bane er i dag begrænset i Jyllandskorridoren, som gennemgår en grøn omstilling mod at blive CO2.

Rambøll: Analyse af godstransport – Grønn Jyllandkorridor, novmeber 2024

AP 4. Benchmarking og positionering

Agder fylkeskommune og Region Nordjylland var projektledere på arbejdspakkens rapporter

Beregninger af Energiforbrug og CO2 udledning i internationale transportkæder indgår i både En studie i utslipp og energiforbruk og i Teknisk notat: Beregning af CO2 emissioner og energiforbrug i internationale transportkæder

- Grønn Jyllandskorridor deltog på ScanMed RFC RAG/TAG møde i Trelleborg den 10. maj 2023 og udtrykte her interesse for at teste og om muligt igen få et tilbud om gods på jernbane i frem til færgerne mellem Norge og Danmark.
- DB Cargo Scandinavia var interesserede i det samme og lancerede på GJK's konferanse om grenskryssende godstransport den 7. februar 2024, at DB Cargo sammen med en række partnere ville gennemføre en godstogspilot mellem Hirtshals og Tyskland. Godstogspiloten skulle synliggøre, at det er muligt at gennemføre kørslen på konkurrencedygtig tid.
- Godstogspiloten blev gennemført 2. maj 2024 og der blev afholdt et stort arrangement på kombiterminalen i Hirtshals.
- GJK deltog med to indlæg på den største norske jernbanekonference Jernbaneforum i Oslo den 20. marts 2025.
- Den 7.-8. maj afholdt GJK projektmøde hos Nordjyske Jernbaner. Her var der bl.a. oplæg fra Dansk Banegods v. formand Jens Kirketerp Jensen og Daniel Skopek: he Fehmarn Belt fixed link will create possibilies for the Jutland Corridor.
- Den 21. maj 2025 holdt Grønn Jyllandskorridor et oplæg på den største danske jernbanekonference RailCPH 2025.

Workshop om flaskehalse for gods på bane i Jyllandskorridoren

Mandag den 2. september hos Port of Aalborg, Langerak 15, Aalborg Øst.

Deltagere: Rasmus Munk Kolind, Port of Aalborg; Jens Kirketerp Jensen, ADP & Dansk Banegods; Martin Sort Mikkelsen, Nordjyske Jernbaner; Claus B. Jørgensen, Trafikstyrelsen; Jens Ole Pedersen, Viking Rail; Alex Skovly Nielsen, Banedanmark; Michael Nørgaard Alstrup, Banedanmark; Anders Dørge, Contec Rail; Jan Andersen, DB Cargo; Lasse Toylsbjerg-Petersen, Tolpe Consult; Kosta Tsesmetsis, Bane NOR ScanMed RFC; Martin Hoxer, Region Nordjylland; Malene Kofod Nielsen, Region Nordjylland; Tommy T. Madsen, Region Nordjylland.

Overordnede konklusioner:

Der er generelt set behov for bedre kommunikation til og mellem embedsværk og politikere, og der skal gennemføres konkrete forbedringer af de danske rammebetingelser (love og regler) for gods på bane på både kort og lang sigt.

Der er også behov for yderligere infrastrukturforbedringer, men er her og nu ikke lige så afgørende som forbedrede rammebetingelser.

Grønn Jyllandskorridor / Region Nordjylland vil tage initiativ til et online møde som opfølgning på workshoppen for at komme videre med flaskehalse i infrastrukturen.

Der vil også blive afholdt en workshop på norsk side og sat fokus på en sammenhængende korridor Norge-Danmark-Tyskland.

Referat

Workshoppen blev indledt med en introduktion til Grønn Jyllandskorridor projektet (vedlagt) samt oplæg om de analyser, der bliver udarbejdet med mod en ny vision for fremtidens togdrift i Region Nordjylland (vedlagt).

Afsættet var, at Grønn Jyllandskorridor gerne vil udarbejde en let tilgængelig liste – Top 10-agtig – over de mest betydende flaskehalse for gods på bane gennem Jylland både på kort og lang sigt. Det kan være både infrastruktur og organisatoriske forhold. Hvordan kommer man fra Tyskland til Aalborg/Hirtshals/Frederikshavn og hvor ligger de fysiske sten, der skal ryddes af vejen?

Deltagerne blev delt i to grupper, der arbejdede med hhv. kort sigt (2030) og lang sigt (2050).

Kort sigt (2030)

Michael Nørgaard Alstrup, Jan Andersen, Claus B. Jørgensen, Jens Kirketerp Jensen, Anders Dørge, Martin Sort Mikkelsen, Tommy T. Madsen.

Mål+vision: Godset skal kunne flyde frit efter kundernes behov til både Aalborg, Hirtshals og Frederikshavn. Konkret kan være at der skal være (mindst) 2 tog hver vej – 7 dage om ugen på Hirtshals + Aalborg og Frederikshavn. Det vi kan nå inden 2030 er at påvirke regler, paragraffer og holdninger.

Den store CO2 besparelse ligger i at få godset over på jernbanen – skal der køres diesel mellem Hjørring og Hirtshals betyder det ikke noget i det store billede.

<u>Interne + eksterne barrierer - Handling og tidsperioder - Intern + ekstern hjælp:</u>

Gods på bane har et dårligt omdømme i embedsværket, som er et filter til politikerne. Der er behov for en mentalitetsændring.

14-ton-reglen er hæmmende. Der er også frygt for at stramning omkring ansvar for godsfastgørelse i Danmark inspireres af Sverige.

- 14-tons reglen skal ophæves
- Lastregelsættet bliver overimplementeret
    - Filter mellem embedsmænd og politikere må ikke forhindre at svesken kommer på disken i Transportudvalget
      Branchen skal bringes i spil: Deregulering, afbureaukratisering og markedsgørelse

Sporspærringer (midlertidigt), men sporspærringer er ikke ved at være et overstået kapitel.

- Samarbejde (operatører, Banedanmark og Trafikstyrelsen) Der skal fokus på det produkt, som alle interessenter omkring banegodset skal levere i forening. Der skal skabes en holistisk betragtning og tænkning om godstransport. Fleksibilitet i godstransportløsninger er essentielle for produktet.
    - Dansk Banegods presser på og poltikere skal engageres i også at lægge pres på

Terminal i Hirtshals

- Mangler terminaloperatør i Hirtshals, og det er i høj grad en "hønen og ægget" udfordring – skal der være banegods før der findes en operatør eller skal der findes en operatør for at få gang i banegodset

Lang sigt (2050)

Alex Skovly Nielsen, Jens Ole Pedersen, Lasse Toylsbjerg-Petersen, Rasmus Munk Kolind, Kosta Tsesmetsis, Martin Hoxer, Malene Kofod Nielsen.

<u>Mål+vision:</u> Bæredygtig godstransport: På grøn strøm, økonomisk bæredygtighed, min. 750 m godstog for at det er rentabelt + krav fra EU

<u>Interne + eksterne barrierer - Handling og tidsperioder - Intern + ekstern hjælp:</u>

Udfordring, at sporspærringer varsles med kort frist – bl.a. pga Banedanmarks bevillinger er kortsigtede

- Ønske om booking af kanal med kort frist
  fx ved at udforme (PAP) Systemkanal – gods reserveret i en kanal ned i Europa inkl. til Hirtshals og videre til Norge. Dog vigtigt at det bliver i en form, der skaber fleksibilitet for godsoperatørerne.
  Se EU-projekt (Trans4mer) Helene Køster

Infrastrukturbehov: køreledninger / nye batteritog + shunt ved Aarhus

- Infrastruktur, der er teknisk muligt og dermed "bare" penge
- Bruge passagerfjerntog til at løfte samfundsøkonomien, CEF midler, FRO midler (Fonden for Retfærdig Omstilling), der gives til udkantsområder.
- Der kan gå politik i det, men politikere kan også bane vejen

For mange regler/ændringer i rammebetingelser

- Forsikringer på tværs af grænsen.
- Meget dør pga. regler
- Uens konkurrencevilkår
  - Ensartede regler i EU (14 tons reglen) "grænsestation" ved Hamborg.

Behov for national strategi – også for at komme videre end bare "brandslukning" og akutte behov.

- Strategi laves nationalt
- Interessevaretagelse/public pressure overfor Trafikstyrelsen + ministerier for at få udarbejdet banegodsstrategi
- Etablere statslig pulje til støtte til "småprojekter" + 70-75% miljøtilskud

Tværgående pointer

- Interessevaretagelse – politikere er en målgruppe, men er også aktører, der kan også bære projekter igennem
- Passagertransport kan være med til at bære projekter igennem ved at styrke samfundsøkonomi. Tiltagene omkring godstransporten spiller sammen med persontransporten og er ikke modsætninger.
- Markedet kræver konkurrencedygtige pris pr. enhed, så der er behov for størst muligt antal enheder pr. transport. Maksimal længde pr. tog på 835 m er det første der skal nås og på sigt 1.000 m. Der opereres med 1.000 m lange tog på Femern Bælt.
- Returløbet for trailere er det vigtigste. DSV ser en fremtid med godstog på hovedkorridorerne og el-lastbiler i distributionen ud fra HUBs op til 100 km. DSV har bestilt 100 el-lastbiler.

Indledende tanker om flaskehalse i infrastrukturen (Videre til online møde)

- Shunt ved Aarhus H – da det nu er en del af TEN-T ScanMed. 1 times besparelse
- Udfordring med enkeltspor i Vendsyssel
- Udfordring med enkeltspor i Sønderjylland
- Elektrificering i Vendsyssel.
- Evt. shunt ved Hjørring.

Opfølgning

- Grønn Jyllandskorridor / Region Nordjylland vil tage initiativ til et online møde som opfølgning på workshoppen for at komme videre med flaskehalse i infrastrukturen.
- Der skal tages initiativ til et samarbejde mellem Region Nordjylland, Region Midtjylland og Dansk Banegods.
- Norge har Nasjonal Transport Plan (NTP) men Danmark har ikke hverken en samlet transportplan eller en strategi for banegods. Der skal tages kontakt til fmd. for Transportudvalget Rasmus Prehn og transportministeren om en godsmobilitetsstrategi.

Efternote ift. 14-tons reglen: EU arbejder på en erstatning med en regel om låsen på skamlen.

Utkast møtenotater fra verksted i regi av Grønn Jyllandskorridor-prosjektet – flaskehalser på jernbanen i Jyllandskorridoren i Norge

Møtested: Hybridmøte med gruppearbeider i Kristiansand, Skien og Tønsberg

Tid: 5. november 2024 kl. 10.00-12.00

Tønsberg Quality Hotel Tønsberg:
Helge Drösemeyer, Jernbanedirektoratet Beate Palmgren, Larvik havn,
Linda Ehnmark, Vestfold fylkeskommune (møteleder)
Fredrik Haga, Bane NOR
Roar Rabbevåg, Vestfold fylkeskommune (referent)
Tania Ripoll, Vestfold fylkeskommune
Trond Tønjum, Color Line
Sven Marius Utklev Gjeruldsen, Bane NOR

Skien Fylkeshuset:
Hilde Forsberg Andersen, Telemark fylkeskommune
Hege Pflug, NHO Vestfold og Telemark
Johannes Rindal, Telemark fylkeskommune
Hege Svendsen, Grenland havn

Kristiansand Fylkeshuset:
Jostein Akselsen, Ager fylkeskommune
Inge Hedenstad Stangeland, Kvinesdal kommune
Alice Leland Høye, Business Region Kristiansand
Sigbjørn Lie, Cargo Net

Digitalt:
Isabelle-Louise Aabel, Kristiansand havn
Oskar Stenström, Bane NOR

Innledning (del 1)

Presentasjon med perspektiv fra Bane NOR, Oskar Stenstrøm, godsdirektør Bane NOR. Innledning fra leder av arbeidspakke 2 multimodale løsninger i Grønn Jyllandskorridor-prosjektet, Linda Ehnmark. Foiler fra innledningene sendes ut til alle deltagerne sammen med referatet.

Momenter fra gruppearbeider og innspill fra deltakere i verkstedene i Skien, Kristiansand og Tønsberg (del 2)

Gruppearbeid Kristiansand

Største flaskehals er Oslofjordkorridoren Oslotunnelen og Alnabruterminalen.

Havneplan for Kristiansand som sier at containerhavna skal flyttes ut av sentrum, for container enheter.

Dagens havneterminal ikke godt nok utnyttet, og har dårlig løsning som er lite tilrettelagt for rask håndtering og operasjon. Flere pågående samferdselsprosjekter i regionen (Bla ny del på E39 – Ferdig 2026 - 27), og deler av terminalområdet er bundet opp i disse.

Kristiansand havn har mulighet for å håndtere ca. 600 meter godstog fordelt på to vel 300 meters nye lastegater som skal bygges ved fergeterminalen. Korte skiftespor kryssingsspor mange steder vest for Kristiansand mot Stavanger, kunne gitt en forbedring. Fungerer i dagens trafikk.

Ny terminal (Hvilken terminal siktes det til? Containerhavna – eller den nye på fergeterminalen?) = mer effektiv, digital og klargjort for gods og null-utslipps kjøretøy. Kan håndtere flere skip parallelt her. Ingen jernbanespor ut hit, men planlagt for skytteltrafikk med Langemyr som hub. Trolig Full operativ drift på denne terminalen (kalles Containerhavna for «termial»?) fra 2028. Lastegatene må ha fokus og prosjektet må legge **trykk på** å få dette koplet direkte på Sørlandsbanen.

2 Nye lastegater på fergeterminalen i forbindelse med Gartnerløkka utbyggingen.
Svært effektiv med og klargjort for godshåndtering med 0 utslipps kjøretøy og El tog.
Kan håndtere alle fergene med Semitraller effektivt, dirkete fra ferge til EL godstog.
Containere kan også håndteres, men de må da på traller inn/ut av fergene.

Kristiansand havn hadde stor økning i pandemiperioden med trailertransport, noe som viser at havna er viktig, også i beredskapssammenheng.

Fjordline fokuserer på transport Kristiansand – Stavanger – Bergen med flere ferger som også frakter gods. Om mulig - økning i muligheten for kortdistanse containertransport på båt kan være interessant. Short sea ships - avgjørende for strekningen lenger 100-200 km i radius. Også gode prosjekter på at disse blir null-utslipp enten ved batteri, hydrogen eller hybrid.

Tilsving ved Hokksund er ikke det viktigste. Det er viktigere å bruke terminalen på Sundland i Drammen. Da kan tog fra Rogaland og Agder kjøre til/fra Bergen/Trondheim - Bodø uten å måtte innom Alnabru. Kopstad godsterminal bør kunne bedre situasjonen på Alnabru når den kommer i drift.

Besparelsen for eksempelvis å kjøre semitraller til Bodø fra KR Sand (til/fra Jyllandskorridoren), vil gi en tidsbesparelse på minst 10-15 timer med direkte tog.

De to nye lastegatene som skal bygges i forbindelse med Gartnerløkka prosjektet er helt avgjørende for prosjektet Grønn Jyllandskorridor!

Her er det avgjørende at prosjektet har dette som prioritet, og påpeker at BaneNor kobler de nye lastegatene på eksisterende Sørlandsbane med det samme de er bygget ferdig.

Det er primært semitrailere som vil utgjøre det største volumet for Grønn Jyllandskorridor.

Ideen om å utbedre sporvekslene har vært vårt innspill fra NSB/CargoNet mange ganger de siste ti-årene. Det har vært avholdt flere ide dugnader i regi av Jernbaneverket/ BaneNor i løpet av årene hvor dette har vært et av hoved tiltakene anbefalt. Å bytte ut disse vil kunne øke hastigheten fra 40 km/t til 80 km/t og redusere energiforbruket vesentlig for godstog. Dette har også en svært positiv betydning for total framføringstid for persontogene ved høyere gjennomsnittsfart for godstogene på banen.

Sørlandets Godsterminal Langemyr er avhengig av utbyggingen av E18 Ytre Ringvei for å bli enda mer effektiv enn i dag. Spesielt når containerhavna flyttes fra dagens plassering – til Kongsgård Vige uten jernbanetilknytning. Sett i forhold til effektivitet vil det for container trafikken til/fra havn ha en avgjørende betydning.

Kravet for best mulig effektivitet, vil være om det bygges så bred vei at ei ekstra «fil» kan tilpasses for framtidens autonome trekkvogner, som kan «shunte» containere mellom Sørlandets Godsterminal Langemyr og den nye containerhavna på Kongsgård Vige.

Ei slik fil, kan skilles fra øvrige kjørebaner med fysiske barrierer.

Det er selvsagt en utbredt mening at flere kryssings spor med lenger opp til 750 meter ville forbedre mulighetene mye, for økt fleksibilitet og lønnsomhet for godsoperatørene.

<u>Gruppearbeid Tønsberg</u>

Hovedflyten og lasten i Vestfold går via Larvik havn

Hovedvekten av gods fra Polen – Kiel – Travemynde går via Danmark (Hirtshals) og båt til aktuelle havner i Norge

Hvordan få økt godsmengde på bane i Jyllandskorridoren på strekningen fra Kristiansand – Oslo?

Det kommenteres at gods på bane fra Larvik har potensial for å komme vesentlig raskere frem enn gods på bane fra Kristiansand til Oslo

Både Stavanger og Bergen har koblinger med ferge fra Danmark, og det kommenteres at det unaturlig å kjøre dette via bane i Kristiansand, når det går båter direkte til disse destinasjonene.

Ved stopp i fergetrafikken, går trailerlasten via Sverige, for å få varene tidlig nok frem. Mye av lasten er så tidskritisk at de ikke venter et døgn eller to på bedre vær, dersom fergeforbindelsen innstilles. Mye ferskvarer i importen, blant annet til Norgesgruppen. Gods med bil via Sverige bruker en halv dag lengre tid enn løsning via Hirtshals – Larvik og så til Oslo. Dette bla. pga. hviletidsbestemmelser for lastebilsjåførene. For lastebiler som seiler med Colorline, kan de benytte muligheten for å ta ut hviletiden på båten under overfarten fra Danmark.

Gods til kontinentet som skal ut av Larvik havn med fergene, må ankomme Larvik havn før kl. 15.00 eller før kl. 03.00 for å sendes med fergene ut. Fra kontinentet/ Danmark kommer mye gods med fergeanløpet som er i Larvik kl. 02.00. Larvik havn opplyser at de i snitt har ca. 100 trailere per anløp til Larvik med gods fra kontinentet. Disse går stort sett i perioden Natt søndag/ mandag til natt torsdag/ fredag. For å erstatte transport med lastebil, bør varen ankomme sentrallager/ Alnabru påfølgende morgen. Det skaper et behov for at det lastes på Sikatomta på natt, etter fergeanløpet.

Larvik Havn ønsker å ha avganger med godstog mot Oslo 5x per uke. Det vil være kritisk om det settes for strenge laste/ lossetider i Larvik, slik at ikke tog klan klargjøres for avgang på natt. Driftstiden er avhengig av fleksible nok rammer i reguleringsplanen, som er under utarbeiding.

Larvik havn har alle segmenter inkl. tømmer.

Hvilke sportider man blir tildelt er viktig for å kunne kjøre gods på bane. På natt kan vedlikeholdsbehov i perioder representere noen utfordringer. Viktig å unngå at gods på bane kommer inn mot Oslo i hovedrush- periodene. Største flaskehals er Oslonavet, med tunellen, og det er utfordringer når persontog skal passere godstog på linja i Osloregionen.

Jernbaneforskriften setter rammer for prioritering. Det vil bli endringer på Vestfoldbanen fra 2025/ 2026, når det skal gå 4 tog i timen til/ fra Tønsberg stasjon. Sydover fra Tønsberg til Skien - 2 tog/ time.

Hastighetsforskjellene mellom togtypene er avgjørende. Mulige krysningsområder

Holmestrand har ekstra lengde på stasjonen, som muliggjør kryssing.

Skoppum (Horten) har lengre sporløsninger enn Holmestrand, som kan gi god mulighet for magasinering.

Hadde vært ønskelig med et holdespor/ skiftespor mellom Drammen – Asker der godstogene kan holdes tilbake, for å gi persontogene god flyt i de mest aktive periodene

Hva med gods over Roa – Randsfjordbanen for å unngå Oslo i de mest trafikkerte periodene? Dette alternativet er avhengig av flere retningsendringer på toget med lokskifter (Drammen, Hønefoss, mv.). Roa – Randsfjordbanen er mye brukt for gods på bane fra Oslo – Bergen.

Effektivitet/ kostander: Sikatomta mangler mulighet for rundgang med lok. Larvik stasjon har ikke kapasitet for større tog – Må i en del tilfeller bakke til Lauve for så å skifte retning på Lok.

Hadde tidligere to lokomotiver i togsettet for å løse problematikken. Dette togsettet var også med gods til/ fra Borgestad.

Ved kryssing av tog over Øyakrysset i Larvik i forbindelse med at tog skal inn eller ut av Sikatomta opplyses det å være ca. 4 minutter nedetid på veien. Utrykningskjøretøy må da kjøre alternative veier som er tilgjengelig (via VGS til Frankendalsgata eller Kanalgata/ Skiringsalgata mot Torstrand og Larvik by. Larvik havn kommenterer i denne sammenheng at 4 minutter nedetid, omtrent tilsvarer stengingen av Halfdan Wilhelmsens alle i forbindelse med ankomst/ avgang av tog fra Tønsberg stasjon. Begge disse kryssene er plankryssinger som medfører stopp i trafikken.

<u>Skriftlige innspill fra Grenland Rail</u>

Grenland Rail kjører både kalkstein for Heidelberg (mellom Porsgrunn og Brevik) og tømmer (masseved) fra terminalene i Bø og Lunde til Sverige. Opplever at rammevilkårene for frakt av industrigods på jernbane er akseptable, her mener de at et en reetablering av sidesporet inn til Herøya industripark vil åpne for nye muligheter for frakt av denne type gods. Det vil da primært konkurrere med lastebiltransport til fra Sverige og Øst-Europa. Frakt av containere mellom Herøya og Brevik/Larvik havn tror de er vanskelig å få til pga høye omlastingskostnader og for kort transportstrekning.

Det vurderes videre at for intermodale transporter, slik som for eksempel frakt av semihengere og container fra Larvik/Brevik til Oslo og videre til Bergen/Trondheim, er rammevilkårene for dårlige. Hovedsakelig fordi veldig mye investeringer er tatt på veisiden som har gjort det mer effektivt å kjøre lastebil, samtidig som det ikke er investert nevneverdig i kapasitet på jernbanene som kommer godstrafikk til gode. Togtettheten har også økt de siste 10 årene og dermed vil kjøretiden for godstog som regel være lengre i dag enn det det var for 10 år siden.

Det er også en del utfordringer rundt det nye signalsystemet ERTMS som oppleves ikke er kommunisert på en balansert måte fra Bane NOR. Kort fortalt så ble det påstått at både sikkerhet, kapasitet og økonomi ville være positive faktorer ved det nye signalanlegget, mulig dette stemmer for infrastruktureier, men vi ser at systemet har flere betydelige ulemper:

- Nødvendig med betydelig investering i lok for å konvertere disse fra dagens system til nytt system, typisk 3 – 5 mill kr pr lokomotiv

- Konverteringen tar ekstremt lang tid, typisk 2 år pr lok for første i serien
- Betydelige opplæringskostnader for personale og de som skal reparer dette

Og på toppen av alt dette så vurderes det at ikke er noen nytteeffekt av ERTMS-systemet, hverken i form av bedre kapasitet på linjene eller mulighet for å kjøre lengre tog.

Det pekes på at de primære flaskehalsene i dagens nettverk er strekningen Drammen-Hokksund, her er det på høy tid med et dobbeltspor. Enkeltspor medfører i dag at vi ikke kan kjøre godstog fra Telemark via Sørlandsbanen i tidsrommet kl 16-20.

Oppsummering gruppearbeidene i plenum (del 3)

<u>Skien</u>

Viktige tiltak for å fjerne flaskehalser i korridoren:

- Et ønske om dobbeltspor Hokksund - Drammen og kapasitetsøkning i Oslotunnelen
- Utbytting av sporvekslene er en «lavt hengende frukt» som kan bidra til bedre flyt, mindre behov for hastighetsregulering og en samlet raskere transport.
- Økt lengde på krysningsspor er nødvendig flere steder på sporet.
- Koblingen mot Hønefoss fra Sørlandsbanen kan bidra til å avlaste Alnabruterminalen ved at gods fra Kristiansand/ sørlandsbanen kan gå til Bergen uten å være om Oslo/ Alnabruterminalen.

<u>Kristiansand</u>

For Grønn Jyllandskorridor spesielt på norsk side er flaskehalser:

- Om ikke lastegatene på fergeleiet i Kristiansand havn blir bygget etter plan.
- Om ikke lastegatene (området skal bli om en egen stasjon) kobles til Sørlandsbanen med overkjøring fra vestre til østre linje snarest etter ferdigstillelse.
- Om det ikke snarest etter ferdigstillelse av Ytre Ringvei opprettes en god permanent tilførselsmodell med Sørlandets Godsterminal Langemyr som HUB for KR Sand Container havn.
- Om det ikke investeres midler som å bytte ut 40 km/t veksler til høyere hastighet f eks 80 km/t på utvalgte stasjoner. Øst og Vest for Kr Sand.
- Om det ikke tenkes alternativt, slik at Sundland skfitetomt i Drammen tas i bruk for å avlaste Alnabru.
- Om ikke Oslo tunnelen «forbedres», for bedre kapasitet. Alternativt bygges flere løp.
- Manglende dobbeltspor fra Egersund til Sandnes er en «flaskehals».. (men ikke avgjørende for økt trafikk)

- For få lange kryssingsspor, spesielt vest for Kr Sand er en «flaskehals».. (men ikke avgjørende for økt trafikk)
- At ikke Grenlandsbanen/ «Genistreken» bygges er definitivt en «flaskehals». (er svært avgjørende for økt trafikk – de neste 100 år!)

Tønsberg

Alt gods som kommer fra kontinentet til Vestfold, kommer via Larvik. Color Line frakter opp mot 700.000 passasjerer og 100.000 fraktenheter på sine turer mellom Larvik-Hirtshals. Dette gjør terminalen i Larvik til den største ferjehavnen i Norge på gods.

3 x så mye gods over Larvik havn enn Kristiansand. Best utnyttede ferge er nattseilingen fra Hirtshals med ca. 100 trailere/ døgn. Mulig å få lastet disse på tog som er i Oslo før Rushet. Frekvensøkning på tog både på Tønsberg - Oslo (4 x/ time) og til Skien (2 x / time). Fremtidens transport nord for Tønsberg vil gå på dobbeltspor. Holmestrand og Skoppum har skiftespor der det er mulig med passering. En ombygget Brakerøya stasjon kunne gitt forbikjøringsmuligheter for godstog.

«Det naturlige punktet for jernbane er Larvik». Ideelt må et tog være i Larvik før klokken 15 for å kunne gå ut med fergen 1730, mens det kan gå klokken 0300 om natten med importlast. Raskt identifisere hvordan man kan få frem gods på bane i Vestfold og frem til det sted og tidspunkt som er riktig. Regularitet og punktlighet vil være viktig for at speditørene finner denne løsningen interessant. Godstog kun noen få ganger i uka er ikke like interessant for disse.

Viktig å kunne laste på de tidspunkter det er aktuelt å få inn varer (Ankomsttidene til Colorline på natt) – (Omlasting til bane på nattestid, og tog ut på sporet i Vestfold mot Oslo før morgenrushet.) Må ha frekvensen stabil hver virkedag, og ikke bare enkeltdager. Ellers er ikke løsningen interessant nok…..

Oslotunnelen er en stor flaskehals sammen med Alnabruterminalen.

Ambisjon om gods fra vei og sjø til bane (30 % økning) er redusert i senere tid av naturlige årsaker.

Den viktigste jobben med Jyllandskorridoren er å få delene til å flyte naturlig sammen uten for store hindringer på både norsk og dansk side, slik at det går strømlinjeformet og forutsigbart. Får man til det, vil det være en suksessfaktor.

Ikke naturlig å ta gods på bane i Kristiansand for transport til Stavanger (og Bergen), når det går ferger på disse strekningene.

Viktige EU- føringer kommer, venter på endelige signaler som er mer konkrete.

Havnene skal være tilrettelagt for oppkobling til de ulike energiformene både for skip, lastebil og bil.

Havner og terminaler må prioriteres. Revidert TEN-T forordningen er vedtatt og skal implementeres i Norge. Norge (Samferdselsdepartementet) er i gang med å oppdatere kartene som skisserer hvilke vei- og banestrekninger, havner, lufthavner, godsterminaler og urbane noder som er omfattet av regelverket. Vestfold fylkeskommune, har på vegne av Grønn Jyllandskorridor-prosjektet spilt inn en forlengelse av den europeiske transportkorridoren «Scan Med» fra Hirtshals i Danmark og inn i Norge. Jernbanedirektoratet kommenterte at det ikke legges opp til endringer på jernbanestrekningene i TEN-T- kartene i Norge.

Tre spor på Sandefjord stasjon er planlagt, men usikkert når planleggingen evt. kommer i gang, og et godt stykke frem i tid, før sporet evt. er på plass.

Oppfølging (del 4)

Prosjektet Grønn Jyllandskorridor vil fortsette kartleggingsarbeidet av flaskehalser. Det skal lages en handlingsplan for å fjerne de viktigste flaskehalsene.

I anledning av partnersamlingen 13.-14. november, Midtjylland, vil prosjektet jobbe videre med kartleggingen av flaskehalser i møte i arbeidspakke 2 multimodale løsninger.

I Norge vil det med hjemmel i Nasjonal Transportplan 2025-2036 lages en ny godsstrategi fra Jernbanedirektoratet. Prosjektet planlegger å gi innspill til dette arbeidet. Det er også anledning til å delta i en referansegruppe for prosjektet som jobber med ny godsstrategi.

I Danmark planlegges det et digitalt møte der en vil jobbe videre med å kartlegge flaskehalser i infrastrukturen.

Høsten 2025 er det sluttkonferanse i Grønn Jyllandskorridor-prosjektet, Nordjylland.

Online workshop om flaskehalse for gods på bane i Jyllandskorridoren

Torsdag den 23. januar.

Deltagere: Jens Kirketerp Jensen, ADP & Dansk Banegods; Martin Sort Mikkelsen, Nordjyske Jernbaner; Claus B. Jørgensen, Trafikstyrelsen; Alex Skovly Nielsen, Banedanmark; Michael Nørgaard Alstrup, Banedanmark; Anders Dørge, Contec Rail; Lasse Toylsbjerg-Petersen, Tolpe Consult; Kosta Tsesmetsis, Bane NOR ScanMed RFC; Linda Ehnmark, Vestfold fylkeskommune (N); Martin Hoxer, Sandra Bødker, Malene Kofod Nielsen og Tommy T. Madsen, Region Nordjylland.
Afbud: Jan Andersen, DB Cargo; Jens Ole Pedersen, Viking Rail; Lars Jøker, Port of Aalborg.

Intro

Online workshop var opfølgning på workshop hos Port of Aalborg den 2. september 2024. Her var afsættet, at Grønn Jyllandskorridor (GJK) gerne vil udarbejde en let tilgængelig liste – Top 10-agtig – over de mest betydende flaskehalse for gods på bane gennem Jylland både på kort og lang sigt. Det kan være både infrastruktur og organisatoriske forhold. Hvordan kommer man fra Tyskland til Aalborg/Hirtshals/Frederikshavn og hvor ligger de fysiske barrierer?

På det første møde var opmærksomheden hovedsagelig på rammebetingelser (love og regler) og det blev derfor besluttet, at holde en online workshop om selve infrastrukturen. I Norge har de i november gennemført deres flaskehals-workshop, som var en blanding af fysisk møde og onlinemøde.

Referat:

Tommy gav en kort introduktion til workshoppen. Deltagerne blev herefter delt i to breakout rooms, hvor der blev diskuteret, hvilke infrastrukturflaskehalse deltagerne vil fremhæve, når også tidsperspektivet tænkes ind: Hvad skal løses først? Nedenfor ses en samlet oversigt over de input deltagerne i de to grupper havde.

Rammebetingelserne er vigtigere end infrastrukturen

Rammebetingelserne (love og regler) er vigtigst. 14 tons reglen er den helt store barriere for transport til Hirtshals; måske løsning på vej med fælleseuropæisk regelsæt.

Dernæst er det afgørende at komme i gang med godskørslen med den infrastruktur, vi har i dag.

Sæt fokus på fase 0
Vi skal have en fase 0, hvor vi sætter gang i det, vi kan, uden forbedringer i infrastrukturen. Politikerne vil så bedre kun se, at godskørslen virker og skal fremmes. Det er 5-10-15 år ude i fremtiden med ny infrastruktur og økonomien i Infrastrukturplan 2035 er allerede under pres.

Vi skal plukke de lavthængende frugter først, for at vise at branchen kan levere. Godstransport skal ses som et fælles produkt, hvor det er vigtigt, at togoperatørerne selv tror på det og der er en fælles indsats for at skaffe kunder. Hirtshals Havn arbejder pt med en håndfuld interesserede kunder. Det kan være kortere tog til Hirtshals - kan vi koble os på en udvikling andre steder fx Aalborg eller Aarhus?

Hav vision og strategi
Samtidig med en fase 0 skal vi sætte ind på at få de fysiske tiltag på dagsordenen.

Lav en kommunikationsstrategi og hav nogle politikere, der vil tage det med videre. Der skal lægges en strategi for, hvordan man påvirker den politiske proces, da den er rigtig lang og det er en stor opgave at løfte det op. Alle instanser og interessenter skal koordineres til en fælles indsats, et samlet tryk på landspolitikerne. Vi skal præsentere planer, der er til at forstå, og kunne forklare hvad ønsker vi os af infrastruktur.

For udenlandske aktører og investorer kan det være OK, at der er udfordringer nu, men der skal være en klar vision om, hvad der kommer til at ske, for det kan tiltrække nye aktører. Hav ikke kun fokus på kunderne i dag, men mere fremadrettet.

EU vil have godstransporten til at stige – der er opbakning:

- Det er besluttet i EU at gods på bane skal vokse +30% inden 2030 og +100% inden 2050.
- Passagertransport og godstransport skal sidestilles.
- Military mobility kommer til at spille en større og større rolle, og potentialerne skal tænkes med ind på jernbanen.
- Der kommer en ScanMed arbejdsgruppe med de nordiske lande.

Den fysiske infrastruktur, der blev fremhævet på mødet, var især:

- Shunt i Aarhus H. Det kan spare en times køretid og er en forudsætning for lange godstog til det nordlige Jylland. Ved Aarhus H er der ikke plads til fuld længde - det vil gå ud over passagertog. Mindst længde som i dag. De store sporspærringer forventes at vare mindst de næste 2-3 år og der skal være plads til godstog under ombygning. Er det muligt godssporet overtages af andre?
- Overhalingsspor mellem Aarhus og Aalborg. Hastighedsopgradering for persontog har betydet, at det er sårbart nord for Aarhus. Der er brug 1-2 overhalingsspor mellem Aarhus og Aalborg. Vil være et plus både for persontransport og godstransport.
- Dobbeltspor i Sønderjylland, som allerede er aftalt
- Elektrificering i Vendsyssel.
- Dobbeltspor i Vendsyssel.
- Jernbanebroen over Limfjorden er en binding, der skaber sårbarhed allerede i dag. Dyr og svær løsning, så skal undersøges nøje – rapport fra Rambøll peger på, at gevinsten ikke står mål med udgiften og hvad man ellers kan skabe af forbedringer andre steder for de samme penge.
- Shunt ved Hjørring – selvom den bliver meget dyr og kompliceret.
- Få lavet fast længde på overhalingsspor til fuld toglængde. Kan iværksættes tidligt.

Afgiftsfritagelse og puljer

Kunne man prøve at fjerne infrastrukturafgift de første 3-5 år – dvs. ingen udgift, men ”bare” en manglende indtægt. Det er ikke klart, om fritagelse fra andre afgifter svarer til infrastrukturafgiften, men det kunne undersøges.

Er der idé i at søge penge i en grøn pulje til at forbedre CO2 regnskabet i togtransporten. I andre lande er der ordninger med 50% finansiering til omstilling fra vej til bane. Kan vi finde nogle penge til at komme i gang? Der er fx en nattogspulje på ca. 5 mio. kr. der ikke er brugt af – kunne den konverteres til en anden pulje?

Kan der også være puljer med andre grønne løsninger i mindre skala? Fx el-reachstackers, batteri-rangerlokomotiver, tjenestebiler på el, strømforsyning af trailere osv.