

10 SPØRGSMÅL OG SVAR OM UDVIKLING AF GODS PÅ JERNBANE OVER ØRESUND

2020-10-15

Korte svar på de spørgsmål, som var udgangspunkt for rapporten *Utveckling av gods på järnväg i Greater Copenhagen*

Dagens situation og den historiske udvikling

- Siden Øresundsbron blev indviet i 2000 er jernbanegodstrafik gradvist blevet overflyttet fra færger til broen; i dag passerer cirka 30 godstog Øresundsbron per hverdagsdøgn. Gods på jernbane har en markedsandel på cirka 37 % gennem Danmark og cirka 20 % for transporter til og fra Skåne. Trods dette har godsoperatørerne i dag stor problemer med lønsomheden og det vurderes, at være den vigtigste barriere for at udvikle mere gods på jernbane.

Hvilke energi- og CO2 fordele giver gods på jernbane?

- Godstransport på jernbane har store fordele, når det gælder energieffektivitet og udslip af drivhusgasser. Det er dog vurderingen, at andre transportmidler også på sigt bliver fossilfrie; men jernbane vil altid være mere energieffektivt på grund af den lave friktion mellem stålhjul og skinner.

Hvilke klimamål har man i Danmark, Sverige, Tyskland og EU?

Alle har et mål om, at der ikke skal være nogen nettoudledning år 2045-50. Da 70 % af udledningen af drivhusgasser fra transportsektoren sker på vejsiden, er det nødvendigt, at den omstilles for at opfylde klimamålene. Jernbanetransporter har en vigtig funktion under denne omstilling og efterfølgende ved at kunne bidrage med energieffektive transporter, fordi både elektricitetsbehov og effektbehov forøges på grund af elektrificering af transportsektoren.

Prognoser og forventninger til Femern Bælt

- Forskellige prognoser for udviklingen af gods på jernbane peger på en fordobling efter, at Femern Bælt forbindelsen er færdigbygget. Det medfører op til tre godståg i max-timen per retning. Prognoserne peger dog ikke direkte på nogen egentlig overflytningseffekt, snarere end vækst som skyldes øgede godsmængder.

Forventninger til gods på jernbane med de nye tunneller i Alperne

Åbningen af tunnellerne i Lötschberg (2007) og Gotthard (2016) har ikke påvist nogen entydig effekt når det gælder vækst i godstransport på jernbane. Det tyder på, at infrastrukturtiltag ikke automatisk vil øge jernbanens andel. I løbet af de næste 10 år vil der også blive indviet en ny jernbanetunnel i Brenner-passet mellem Italien og Østrig - Brenner Basistunnel. Den bliver verdens længste.

Hvad vil målene i EUs Hvidbog indebære for godstrafikken over Øresund?

- En opfyldelse af målene i EU's Hvidbog om overflytning af 50 % af godstransporterne på vej til jernbane, ville indebære 93 godstog per døgn over Øresund. Til sammenligning forventes 53-63 godståg¹ per døgn efter Femern Bælt

¹ Basprognos 2040, Trafikverket, Version 2018-04-01 og 2020-06-15

forbindelsen. 93 godstog per døgn over Øresundsbron vil indebære op til 4 godstog i maxtiden per retning.

Hvad er konsekvensens hvis jernbanefærgerne forsvinder?

- Jernbanefærgerne Trelleborg-Tyskland udfylder en meget vigtig rolle som reserve forbindelse (redundans) for jernbanegodstransporter mellem Sverige og Kontinentet. Dette bekræftes af en af de største transportkøbere af jernbanegodstransporter over Øresund. Denne redundans i systemet bør opretholdes og der er behov for en langsigtet løsning, enten i form af en ny forbindelse eller at opretholdelse af jernbanefærgetrafikken.

Er kapaciteten på Malmö Godsbanegård tilstrækkelig stor år 2030 med Femern Bælt forbindelsen?

- Denne udredning peger på, at væksten i godstransport på jernbane vil ske indenfor segmenterne kombinerede transporter og systemtog, som ikke belaster Malmö godsbanegård i så høj grad. Endvidere foreslås det, at de administrative togstop på Malmö Godsbanegård flyttes til en anden placering for at øge kapaciteten. Det kan alligevel blive aktuelt med en udvidelse af kapaciteten og eventuelt med en ny godsbanegård. Dens funktioner behøver at blive fastlagt samt hvilken standard, den skal opfylde, f.eks. angående godstogslængde. Denne standard bør besluttes for hele EU eller som minimum for Sverige, Danmark og Tyskland.

Hvilken nytter opnås med en High Capacity Transport (HCT) korridor Hamburg-Stockholm baseret på den tysk-danske standard (835 m)?

- Indenfor segmentet kombitog er der store gevinster ved at have længere tog end den europæiske standard på 740 m, som er under implementering i Sverige. Der er dog i dag ingen kombitog, som kun kører mellem Malmö og Hamburg, som er den strækning, hvor det ville være lettest at indføre 835 m tog. Togene kører længere strækninger som f.eks. Lübeck-Stockholm eller Katrineholm-Ruhrområdet og her er det ikke muligt at indføre en standard på 835 m eller længere i en nær fremtid, da det er meget lange strækninger. Indenfor segmentet vognlast er gevinsten ikke ligeså stor, fordi vægten af toget ofte begrænser mere end længden. Derimod behøver man udvikle næste generations standard for godstog snarest og den bør være indført senest 2050 for at øge konkurrencekraften for jernbanetransporter.

Findes der et potentiale Tyskland–Sjælland med Femern Bælt forbindelsen?

- Der kan meget vil findes et potentiale for godstransport på jernbane mellem Tyskland og Sjælland med Femern Bælt forbindelsen og tilmed længere afstande som Italien. Det vigtige er om der kan findes returgods fra Sjælland, hvor meget det er og om der kan skabes et driftsøkonomisk transportoplæg.

10 FRÅGOR OCH SVAR OM UTVECKLING AV GODS PÅ JÄRNVÄG I GREATER COPENHAGEN

2020-10-15

Kortfattade svar av frågorna som låg till grund för rapporten *Utveckling av gods på järnväg i Greater Copenhagen*.

Nulägesbeskrivning och historisk utveckling

- Sedan Öresundsbron invigdes år 2000 har gods på järnväg gradvis flyttats över från färjorna till bron, ca 30 godståg passerar Öresundsbron per vardagsdygn idag. Gods på järnväg har en marknadsandel på ca 37 % genom Danmark och 20 % för transporter till och från Skåne. I dagsläget har godsoperatörerna inom järnväg dock stora problem med lönsamheten och det bedöms vara den viktigaste frågan för utveckling av gods på järnväg.

Vilken energi- och CO2 fördelar ger gods på järnväg?

- Gods på järnväg ger stora fördelar både gällande energieffektivitet och utsläpp av växthusgaser idag. På sikt är dock bedömningen att även andra transportslag kommer att vara fossilfria, däremot kommer järnvägen alltid att vara mer energieffektivt på grund av det låga rullmotståndet mellan stålhjul och stålrel.

Vilka klimatmål har man i Danmark, Sverige, Tyskland, EU?

Alla har som mål att inte ha några nettoutsläpp till år 2045-2050. Men då 70 % av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn sker från vägsidan behöver den ställa om för att nå klimatmålen. Järnvägstransporter har en viktig funktion under omställningen samt efteråt genom att bidra med energieffektiva transporter då effektbehovet och elbehovet ökar på grund av fler elektrifierade transporter.

Prognoser och förväntningar med Fehmarn Bält

- Olika prognoser för utvecklingen av gods på järnväg visar på en fördubbling efter att Fehmarn-Bältförbindelsen är färdigställd vilket skulle innebära upp till tre godståg under maxtimmen och riktning. Prognoserna visar dock inte på någon direkt överflyttningseffekt utan ökningen beror på en ökad total mängd gods.

Förväntningar till gods på järnväg med nya tunnlar i Alperna

Effekterna efter att tunneln i Lötschberg (2007) och Gotthard (2016) invigdes i Schweiz har inte visat på någon tydlig effekt gällande en ökning gods på järnväg. Detta tyder på enbart infrastrukturåtgärder inte automatiskt kommer att öka andelen gods på järnväg. Inom tio år kommer även en ny järnvägstunnel i

Brennerpasset mellan Italien och Österrike att invigas, Brennerbastunneln som kommer att vara världens längsta.

Vad skulle Vitbokens mål innebära för godstrafiken över Öresund?

- Ett uppfyllande av Vitbokens mål till år 2050 gällande en överflyttning av 50 % av vägtransporterna till järnväg skulle innebära 93 godståg per dygn över Öresund jämfört med 53-63 godståg² per dygn efter Fehmarn-Bältförbindelsen. Med 93 godståg per dygn Öresundsbron skulle det innebära fyra godståg under maxtimmen och riktning.

Vad händer om järnvägsfärjorna försvinner?

- Järnvägsfärjorna fyller en mycket viktig funktion gällande redundans för gods på järnväg mellan Sverige och kontinenten och det bekräftas av en av de största transportköparna för gods av järnväg över Öresund. Den redundansen behöver säkerställas och en långsiktig lösning behövs, antingen i form av en ny förbindelse eller att järnvägsfärjorna är kvar.

Är kapaciteten på Malmö Godsbangård tillräcklig år 2030 med tillkomst av Fehmarn-Bältförbindelsen?

- Den här utredningen ser att tillväxten inom gods på järnväg kommer att ske inom kombitåg och systemtåg vilka inte bedöms belasta Malmö godsbangård i en hög grad, vidare föreslås att administrativa uppehåll vid Malmö godsbangård sker på en annan plats för att öka kapaciteten. Det kan ändå bli aktuellt med en utökning av kapaciteten och därmed aktuellt med en ny godsbangård, dock behöver dess funktioner fastställas samt vilken standard som ska gälla, exempelvis gällande tåglängd. Den standarden behöver beslutas inom EU eller åtminstone mellan Sverige, Danmark och Tyskland.

Vilka nyttor uppstår med en HCT korridor Hamburg – Stockholm baserad på den tysk-danska standarden (835 m)?

- Inom segmentet kombitåg finns det stora vinster med att ha längre tåg än den europeisk standard på 740, som aktuellt implementeras i Sverige. Dock går inga kombitåg enbart på sträckan Malmö-Hamburg som är den sträcka där det skulle vara enklast att införa 835 meter. Kombitågen går längre sträckor som exempelvis Lübeck-Stockholm eller Ruhrområdet-Katrineholm och det är inte möjligt att införa en standard om 835 meter eller längre inom en snar framtid på så långa sträckor. Inom segmentet vagnslast är vinsten inte lika stor vilket beror på att tågvikten är högre jämfört med kombitåg. Däremot behöver nästa standard för godståg tas fram snart och bör vara införd till senast år 2050 för öka konkurrensförmågan för järnvägen.

Finns det en potential Tyskland–Själland med Fehmarn Bält?

- Det kan mycket väl finnas en potential mellan Tyskland och Själland med Fehmarn-Bält och även längre sträckor som från Italien. Det viktiga att tänka på är om det finns returflöden från Själland, hur stora volymer är det och går det att få en ekonomi i transportupplägget.

² Basprognos 2040, Trafikverket, Version 2018-04-01 och 2020-06-15