

Hvorfor kan der ikke drives lønsom indenlandsk godstrafik på bane? Spørgsmålet er essentielt, fordi alle taler om behovet for overflytning af gods fra vej til jernbane, men intet sker, skriver Fleming Lund, formand for NJS Danmark.

## Jernbanen ofte sin egen værste fjende



Flemming Lund

Formand for NJS Danmark

**F**or de aktører, der føler sig som en del af svaret, vil paraderne komme op, og det vil myldre frem med myter. Produkter fra den danske industri er ikke egnet til jernbanetransport, jernbanetransport er kun konkurrencedygtig ved store mængder over lange afstande, bureaukratiet er uovervindeligt med flere. Vi kender dem alle, men det gør dem jo ikke mere rigtige – jo, hvis man forledes til at tro, at det er sandheden og ikke prøver myterne af.

Og det er netop situationen i dag. Alle læner sig tilbage i forvisning om, at det ikke kan lade sig gøre at få mere indenlandsk gods på danske skinner. Men er myterne sande? Som udgangspunkt *nej!* Der stikker noget andet og mere bag.

Følgende påstande ridser nogle af de væsentligste problemstillinger op, der på afgørende måde synes at medvirke til, at indenlandsk gods på bane i Danmark kun går én vej – tilbage. Selvom påstandene tager udgangspunkt i danske forhold, lader dele af problemstillingerne sig genfinde i såvel Norge som Sverige, nok i mindre grad i Finland.

### **Påstand 1: Banedanmark har intet incitament til at fremme godstransport på jernbane.**

Hvorfor er der ofte problemer med kanaltildelingen for godstog, der gør, at godstransport ikke kan gennemføres? Hvorfor er det så vanskeligt at få spærrede spor i drift igen, når der opstår et behov? Hvorfor er det så voldsomt dyrt at etablere sidespor til godstransport? Hvorfor anvendes standarder beregnet til højhastighedsbaner til simple sidespor? Hvorfor er der ikke fundet en afklaring på, hvordan godsoperatørerne kan få installeret ATC eller andet system i perioden indtil ERTMS er indført? Hvorfor skal det være så rasende dyrt at få installeret ERTMS i godstogslokomotiver? Spørgsmålene hober sig op.

Hvad gør Banedanmark for at løse disse med flere problemer, der er stærkt medvirkende til at umuliggøre en fornuftig udvikling af godssektoren på jernbane? Et af svarene kunne være, at Banedanmark mangler et incitament til at varetage godssektorens udfordringer i forbindelse med indenlandsk godstransport.

I fortsættelse heraf et generelt spørgsmål: Er der da ingen, der kan se, at problemerne omkring infrastrukturen er ødelæggende for sektoren? Hvis jo: Hvorfor gør du så ikke noget ved det?

Der er behov for en markant nytænkning på området! Det er måske derfor, at ingen føler sig fristet til at gå i gang (?). Hvad kan forklaringen ellers være?

### **Påstand 2: Godsoperatørerne har ingen salgsorganisation og kender derfor ikke markedets behov.**

Trafikstyrelsen rapport fra februar 2016 under overskriften



FOTO: CASTEN LARSEN

”Fremme af gods på bane” påpeger, at en af jernbanens styrker ligger ved transport over Storebælt og ved transport til/fra sidespor i mindst den ene ende. For nogle år siden kørte der regelmæssigt heltog med papir fra Næstved til Odense. Heltog fra sidespor til sidespor og over Storebælt, netop den transportform der i følge rapporten burde være jernbanens styrke. Men hvad skete? Transporterne blev indstillet, de var ikke lønsomme.

Hvad er det for en mekaniske, der gør, at det er billigere regelmæssigt at sende cirka 25 lastbiler på vejene med 25 chauffører fremfor at sende ét tog, der kræver 2–3 mand? Det er på grænsen til naturstridigt, at en sådan transport ikke var lønsom på jernbane. Hvad var forklaringen? Svaret svæver i vindene.

Samme rapport fra Trafikstyrelsen kortlægger på glimrende måde potentialet for godstransport på jernbane. Det er karakteristisk, at ganske mange af de relevante virksomheder ligger tæt på jernbanenettet. Hvad har godsoperatørerne gjort for at få disse virksomheder gjort interesseret for jernbanetransport? Hvem har kendskab til disse virksomheders transportbehov? Hvem vil svare? Hvis der i det hele taget har været en indsats på området – jeg tvivler –, har den ikke båret frugt. Resultatet taler sit tydelige sprog.

Det er på grænsen til en kendsgerning, at det er speditørerne, der for en stor del bestemmer transportvalget. Speditører arbejder meget vanebestemt og delvis ud fra den overbevisning, at transport på jernbane er yt. Men hvem tager hånd om speditørerne og forsøger at overbevise dem om, at jernbanen rent faktisk har noget at tilbyde? Det samme gælder vognmændene. Ja, du læste rigtigt, vognmændene. Vognmænd er forretningsfolk, der godt kan se potentialet i et samarbejde med jernbanen, men tilbyder jernbanen det rigtige produkt? Og kender jernbanen i det hele taget vognmændenes behov?

Grundlæggende må man spørge, om godsoperatørerne overhovedet har en salgsorganisation beregnet til at varetage det indenlandske salg – en tilstrækkelig en af slagsen forstås? Er godsoperatørerne opsøgende overfor potentielle kunder?



*”Hvad er det for en mekanisme, der gør, at det er billigere regelmæssigt at sende cirka 25 lastbiler på vejene med 25 chauffører fremfor at sende ét tog, der kræver 2-3 mand?”*

Og kender godsoperatørerne overhovedet kundernes behov? Og hvis der rent faktisk er en salgsorganisation, kender den da de operationelle muligheder? Indtil spørgsmålene er besvaret på en overbevisende måde, må svaret være *nej!*

### **Påstand 3: Den tekniske udvikling i forbindelse med godstransport på jernbane er gået i stå**

Førerløse lastbiler er afprøvet og elektriske lastbiler ligger lige for. Lastbiler med et væsentligt reduceret miljøudslip er udviklet og i drift. Modulvogntog er udviklet og indført. Ved jernbanen kan vi ikke finde ud af og køre med duolokomotiver til havne og sidespor, hvor der ikke er/vil komme el. Esbjerg er det mest oplagte eksempel. Jernbanen anvender stadig gamle og miljøbelastende lokomotiver til kørsel på strækninger, der ikke er elektrificeret. Hvor er de nye lokomotiver, der anvender nye miljøvenlige drivmidler? De er set i Europa, men anvendes ikke i Danmark. Kunne de ikke udvikles endnu mere? Hvorfor ikke i grunden?

Jernbanen skal stadig via tunge og dyre terminaler for at blive omladet mellem lastbil og jernbane. Hvorfor er der ingen, der lægger sig i selen og finder tidssvarende tekniske løsninger, der kan smidiggøre omlæsningen?

Nogen vil påstå, at sådanne løsninger findes. Ja, men hvorfor kommer de så ikke i anvendelse? Det virker som om, at branchen ikke har fået øje på den rivende teknologiske udvikling, der er i gang i samfundet. Hvem tænker nyt i teknologiske løsninger på alle områder, der har noget med godstransport på bane at gøre? Hvem tør give et svar?

I denne forbindelse må branchen være opmærksom på, at den teknologiske udvikling går så stærkt, at den påståede miljøgevinst ved godstransport på jernbane kan blive overhalet af den teknologiske udvikling i forbindelse med lastbiler. Tænk på det og tænk på konsekvenserne, såfremt miljøkortet ikke længere kan trækkes i argumentationen for at overføre gods fra vej til jernbane.

Og tænk også lige på, at alene det at få installeret ERTMS med tilhørende radio i et godstogslokomotiv i princippet vil komme til at koste det samme som en hel lastbil. Udover boksen til ERTMS skal hele lokomotivet udenom boksen jo også anskaffes. Forestil jer hvad det betyder for konkurrencesituationen mellem vej og jernbane.

### **Påstand 4: Der findes ingen myndighed, der har et entydigt sektoransvar**

I Norge har man etableret et jernbanedirektorat. En myndighed der tager sig af koordineringen, den operationelle styring og løbende udvikling af jernbanesektoren. Altså en myndighed med et sektoransvar for jernbanen, en myndighed der tager sig af helheden. I Norge er man gået et skridt videre, idet man har etableret en funktion, der varetager netop disse opgaver i forbindelse med godstransport på jernbane. Benævnelsen er meget rammende ”Godsgeneralen”.

Er det Banedanmark, der varetager denne rolle i Danmark? Næppe. Er det Trafikstyrelsen? Tjaa, måske. Er det departementet i Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet? Måske, måske ikke. Alene i usikkerheden om svaret ligger kimen til, at der ikke sker noget i forbindelse med en effektiv koordinering og udvikling af godstransport på jernbane i Danmark.

Hvis det skulle vise sig, at der formelt findes et sektoransvar for godstransport på jernbane som består i andet end at udarbejde analyser og rapporter uden en efterfølgende aktiv koordinering og aktiv ageren, er påstanden, at en væsentlig del af svaret på, hvorfor det ikke kan lade sig gøre at drive indenlandsk godstransport på jernbane i Danmark findes lige præcis i dette forhold – en manglende aktiv myndighedsindsats. Hvor kunne der gøres meget med hurtig effekt og for meget små penge.

### **Drivkraften og progressiviteten er fraværende indenfor godssektoren på jernbane**

Overskriften er ikke en påstand, men en kendsgerning. Kendsgerningen kan modbevises, såfremt nogen på en meningsfuld og operationel måde kan svare på, hvad vi skal stille op med de påståede udfordringer med den konsekvens, at der kommer en positiv udvikling i gang i forbindelse med indenlandsk gods på jernbane? Men hvem er denne ”nogen”, der i stand til føre modbeviset? Forsvar for det bestående, der har bevist sin uduelighed, dur ikke.

En del af svarene skal findes i penge. Men hvem påpeger de reelle problemer for de bevilgende myndigheder og kommer med konstruktive løsningsforslag, der tager udgangspunkt i en helhedstænkning? Svaret er *ingen!* Og det er (også) et problem.

Der er utroligt mange spørgsmål, men kun meget få svar. Hvorfor det? Det nærliggende generelle svar er, at branchen in solidum sidder på hænderne.

Når røgen har lagt sig omkring den første irritation over de fremførte synspunkter, kunne det jo være, at nogen retter sig op i stolen og siger: Jo, der er noget om det. Lad os komme i gang med at finde løsninger på de fremførte udfordringer – på en anden måde end vi hidtil har gjort. Hvis – hvis – det bliver tilfældet, er formålet med dette indlæg nået.

Der kan gøres meget på kort sigt, med stor effekt og for små penge. Burde vi ikke gøre noget ved det og løfte i flok? Jeg spørger bare.

Indtil da: Jernbanen er ofte sin egen værste fjende! ■

### **Lyhyt yhteenveto suomeksi**

*Miksi ei voida harjoittaa kannattavaa kotimaan tavaraliikennettä rautateilla? Kysymyksen asetelu on tärkeä siksi, että kaikki puhuvat tarpeesta siirtää tavara maanteiltä rautateille, mutta mitään ei tapahdu, kirjoittaa Flemming Lund, NIS:n Tanskan osaston puheenjohtaja, keskustelunavauksessaan.*