Trafikministeriet
Tredje kontor

Banegods i Danmark

med relation til Femern Bælt

Maj 2005

Trafikministeriet

Banegods i Danmark

med relation til Femern Bælt

Maj 2005

Dokument nr.: 1100741_001
Revision nr.: 4.1
Udgivelsesdato. 23-05-2005

Udarbejdet: MH
Kontrolleret: MSP
Godkendt:

TetraPlan A/S • Kronprinsessegade 46 E• 1306 København K • Telefon 33 73 71 00 • Telefax 33 73 71 01
E-mail: info@tetraplan.dk • Homepage: www.tetraplan.dk • SE: 20604182

1. Indledning

Etablering af en fast forbindelse via Femern Bælt forventes at påvirke trafikken på bane i Danmark. Specielt for godstrafikken forventes der en betydelig vækst drevet af de konkurrencemæssige fordele i relation til såvel vejtrafikken som til færgeruterne mellem Sverige og Tyskland. Herudover forventes stort set al transiterende banetrafik at ændre rute fra den nuværende via Storebælt og landegrænsen til en fremtidig via Femern Bælt, ligesom den internationale trafik mellem Østdanmark og kontinentet forventes omlagt fra ruten via Storebælt til ruten via Femern Bælt.

Omfanget af den fremtidige trafik via Femern Bælt er analyseret og modelleret i en række studier, og skal ikke gøres til genstand for en nærmere diskussion her. Der kan dog henvises til det omfattende udrednings- og modelarbejde der er udført, senest afrapporteret i FTC hovedrapporten fra marts/april 2003, og i reference case rapporten fra november 2003.

Derimod er det af afgørende betydning for en forståelse af disse tal, at udgangspunktet for prognoserne er så korrekt som muligt.

Jernbanegodset i Danmark kan grundlæggende opdeles i følgende tre geografisk relaterede kategorier:

- Nationalt gods, hvor såvel start- som slutpunkt ligger inden for Danmarks grænser
- Internationalt gods, hvor enten start - eller slutpunkt ligger i Danmark
- Transitgods, hvor både start - og slutpunkt ligger uden for Danmark

Dette lille notat vil derfor søge at klarlægge dagens godsmængder på bane, herunder deres fordeling på national, international og transittrafik, samt i det omfang det er muligt, på de geografiske ”ophængningspunkter” i Danmark. Allerede her skal det dog gøres klart, at godsstatistikken for jernbane ikke giver mulighed for en korrekt geografisk angivelse af godsstrømmenes start- og slutpunkt, hvorfor det i det følgende arbejde har været nødvendigt at gøre en række antagelser suppleret med eksterne kilder for at få dannet et så konsistent billede som muligt.

Konklusionen på analysen er, at det udgangspunkt der er anvendt i Femern Bælt prognoserne for antallet af godstog, der i 2001 er relevante for Femern Bælt, vurderes at være korrekt.

2. Transportstatistikken

En afgørende forudsætning for at kunne opstille valide prognoser er tilgang til statistiske informationer af god kvalitet. Transportstatistik er af meget varierende kvalitet, hvilket beror på en blanding af forhold strækkende sig fra manglende viden hos de, der afgiver informationerne, til utilstrækkelige dataindsamlinger, samt i en række tilfælde en større eller mindre modvilje mod at afgive de ønskede oplysninger. Og hertil kommer naturligvis de mange transportområder, som slet ikke dækkes af den nuværende indsamling af statistik.

Statistikken, som omfatter transport af gods på jernbane, anses dog for at ligge i den bedre ende af skalaen, hvilket ikke mindst kan tilskrives, at der som princip er tale om en komplet registrering af samtlige godsbevægelser indsamlet hos et meget beskedent antal operatører. De største usikkerheder er formentlig knyttet til manglende eller ufuldstændig indberetning af informationer i samarbejdet mellem transportkøber/speditør og den virksomhed, som rent fysisk forestår transporten af godset. Sidstnævnte vil her blive benævnt traktionsselskabet. Specielt for unitiseret gods, dvs. gods i containere, på veksellad eller i løstrailere, vil der kunne mangle en række informationer om godstype, godsvægt mm, idet disse informationer i praksis ikke har betydning for traktionsselskabets virksomhed. Indgår flere traktionsselskaber i den samme transport, kan der endvidere opstå usikkerhed om, hvorvidt der er tale om specielt en international, dvs. en transport med det ene endepunkt i Danmark, eller en transittransport.

Alt i alt er det dog vurderingen, at specielt den danske jernbanegodsstatistik er af ganske god kvalitet, og at usikkerheden på tallene er væsentlig mindre end for den tilsvarende statistik for kørsel med lastbil, selv om, som tidligere nævnt, informationerne om start- og slutpunkt for transporten mangler.

Et enkelt forhold, som er knyttet til transporten af unitiseret gods, og som gør sig gældende for såvel transport på vej som på bane, skal fremhæves. Ved unitiseret gods på veksellad og i containere (og for bane også semi- eller løstrailere), medregnes vægten af selve lastebæreren i godsvægten. Dette gør sig omvendt ikke gældende i søtransporten, hvor det kun er varen inkl. den grundlæggende emballage, der medregnes. Og i udenrigshandelssstatistikken er det principielt kun vægten af selve godset, der medtages. Disse metodeforskelle udgør en del af forklaringen på de undertiden ganske store forskelle, der optræder ved anvendelse af forskellige statistikker. Lidt forenklet kan det derfor siges, at udenrigshandelsstatistikken omhandler selve varen, mens transportstatistikken (med forbehold for skibstransporten) identificerer den samlede last på transportmidlet. Der vil derfor pr. definition opstå visse skævheder ved direkte sammenlig-

ninger mellem de forskellige statistikker (i de relativt få tilfælde, hvor en sådan sammenligning er praktisk mulig), hvilket bl.a. vil bero på de nævnte forhold.

I den følgende gennemgang vil fokus overvejende være på mængden af transporterede tons gods opgjort pr. år. Andre angivelser kan også anvendes såsom tonkilometer, der udtrykker godsmængden multipliceret med kilometerafstanden godset transporteres (ligeledes pr. år), eller trafikarbejdet, der beskriver det antal kilometer, det samlede antal godstog (regnet som komplette tog bestående af lokomotiv og vogne) på strækningerne har kørt på et år.

Fokuseringen på tons er udtryk for, at denne angivelse er det omdrejningspunkt som transporten må fokusere på, nemlig at flytte godsmængden (opgjort i tons) mellem to punkter. Den tilknyttede trafik er derimod bare ”midlet” til at indfri formålet med transporten. Samtidig har angivelser i tons den umiddelbare fordel, at det er muligt at omregne forskellige varetyper, lastebærere mm. via dette mål til sammenlignelige enheder, med det løbende forbehold for varer med en høj vægt- eller volumenintensitet.

Det understreges, at antallet af godstog er et vigtigt element i Femern Bælt prognosen, da det er dette tal der ligger til grund for de fremtidige indtægtsvurderinger. Derfor er det også væsentligt at udgangspunktet for prognoserne i form af antal tog der kan tænkes overført til Femern Bælt er fastlagt så nøjagtigt som transportstatistikken giver mulighed for. I sidste ende handler det om at vurdere den samlede godsmængde i tons og den samlede godsmængde på hvert enkelt tog. Og fastlæggelse af disse tal er behæftet med en vis usikkerhed, som også indikeret ovenfor.

3. Banegodsmængder relateret til Femern Bælt

De banegodsmængder, som vil blive berørt af en Femern Bælt forbindelse, skal findes indenfor kategorierne transitgods og internationalt gods, mens det nationale banegods ikke vil blive direkte berørt af Femern Bælt forbindelsen.

Ved etablering af en Femern Bælt forbindelse antages stort set alt transitgods med bane at blive overført fra ruten via Storebælt til ruten via Femern Bælt. En sådan omlægning af trafikken vil indebære en reduktion af kørselsafstanden og dermed af omkostninger og tidsforbrug ved transporten fra eksempelvis København til Hamburg.

For den internationale banegodstrafik kan overflytningen afgrænses til godstrafikken mellem Østdanmark og kontinentet, mens godstrafikken mellem Danmark og det øvrige Skandinavien samt den internationale godstrafik til og fra Jylland ikke forventes berørt. Det er altså en delmængde af den samlede internationale godstrafik der forventes at skifte rute. Denne delmængde er imidlertid, ikke mindst på grund af visse statistiske svagheder, svær at udskille. Det vil derfor være nødvendigt at sammenkæde en række kilder, samt ikke mindst indlægge en række forudsætninger af mere logisk karakter.

Et naturligt udgangspunkt for disse betragtninger er her de opgørelser af godstransport på skinner Danmarks Statistik udarbejder. Nedenfor vises tallene for hhv. 2001, 2002, 2003 og 2004

Tabel 3.1. Banegodstransporten i Danmark, 2001-2004.

År	2001	2002	2003	2004*
Godsmængde i alt (1000 tons)	7.520	7.639	7.998	8.353
National transport	1.939	1.724	1.779	1.771
International transport	2.784	3.001	3.165	3.215
- heraf fra Danmark	962	1.016	1.155	
- heraf til Danmark	1.822	1.984	2.010	
Tranit	2.797	2.914	3.055	3.105

*Foreløbige tal.

Tabel 3.1 viser en vækst i den samlede trafik på ca. 11 %, og en samlet international godsmængde på 2,8 mio. tons i 2001 stigende til 3,2 mio. tons i 2004,

dvs. en vækst på 15 %. Transittrafikken udgjorde 2,8 mio. tons i 2001 og voksede til 3,1 mio. tons i 2004, dvs. en vækst på 11 %. Ved en simpel procentudregning har der været tale om en gennemsnitlig vækst på mellem 3.5 % og 5 % pr. år.

Som nævnt ovenfor skal de Femern relaterede godsmængder søges indenfor transittrafikken samt en delmængde af den internationale trafik. I 2001 udgjorde transittrafikken 2,8 mio. tons, mens den samlede internationale trafik ligeledes udgjorde 2,8 mio. tons.

Antages det, at den samlede transittrafik går via Storebælt og omlægges til Femern Bælt overflyttes her 2,8 mio. tons. Hertil skal lægges en delmængde af den internationale trafik, der i 2001 som nævnt i alt udgjorde 2,8 mio. tons.

Det er ikke muligt på baggrund af opgørelserne fra Danmarks statistik at dele den internationale trafik i en ”Femern relevant” og en ”ikke Femern relevant” del. Med en vis forsigtighed i kombination med ældre data fra operatører kan det dog antages, at ca. 20 % af trafikken, svarende til ca. 0,6 mio. tons går til og fra Sverige, og derfor skal holdes uden for opgørelsen, hvorved der resterer ca. 2,2 mio. tons. Fra dette tal skal fratrækkes den trafik, der går mellem Jylland - og kontinentet. Også her kommer statistikken til kort, men antages, at den resterende internationale godsmængde fordeler sig ligeligt mellem Vest Danmark (primært eksport) og Øst Danmark (primært import), vil der være ca. 1,1 mio. tons internationalt gods mellem Øst Danmark og kontinentet, som i 2001 passerede via Storebælt, og fremover forventes at passere via Femern Bælt. Den samlede Femern Bælt relevante godsmængde (transit + internationalt gods mellem kontinentet og Øst Danmark) vil derfor udgøre knap 4 mio. tons.

Dette tal kan sammenholdes med FTC’s banegodsmængde i Femern rapporten fra marts/april 2003, som for år 2001 var skønnet til ca. 4,4 mio. tons (via Storebælt), gods som ved etablering af en fast Femern Bælt forbindelse ville blive overflyttet hertil.

Dette tal var baseret på de tyske jernbaners statistik for de totale godsbevægelser mellem kontinentet og Skandinavien, og var efterfølgende renset for direkte overførsler med færgerne mellem Tyskland og Sverige samt trafikken til Vest Danmark. Færgetrafikken er ligeledes pga. en række statistiske problemer svær at vurdere. På baggrund af de opgjorte tal kan det med forsigtighed vurderes, at hver jernbanevogn i snit har transporteret 22- 23 tons gods. Sammenholdes dette tal med en togstørrelse på 30-31 vogne, nås umiddelbart en gennemsnitlig godsvægt pr. tog på ca. 660 tons inkl. vægten af lastebærere og en vis andel tomme vogne.

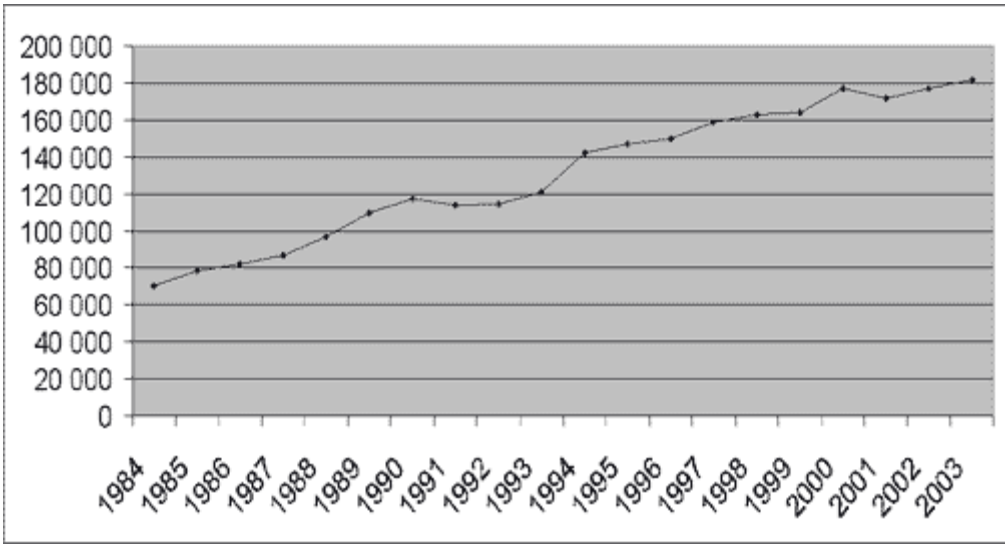
Nye beregninger gennemført af TetraPlan baseret på den nyeste tilgængelige godsstatistisk i kombination med en opgørelse af godstog over geografiske snit indikerer dog, at godsmængden på 660 tons pr. tog er overvurderet. Godsmængden synes snarere at ligge på ca. 580 tons pr. tog, altså ca. 12% mindre end antaget i Femern Bælt rapporten for udgangsåret (2001).

Det kan derfor fastslås, at selvom der i de oprindelige Femern Bælt forudsætninger for prognoserne kan have været en mindre overvurdering af de transporterede godsmængder, der i udgangssituationen kunne være Femern Bælt rele-

vante, opvejes denne af en tilsvarende overvurdering af godsmængden på det enkelte tog. Slutresultatet bliver derfor, at antallet af godstog, der i udgangsåret er Femern Bælt relevante, kan fastholdes på det oprindeligt anførte niveau. Det noteres samtidig med udgangspunkt i de argumenter, der har ledt frem til denne konklusion, at der eksisterer usikkerhed på de grundlæggende data, men at denne usikkerhed ikke vil ændre konklusionen.

Ved en bedømmelse af den fremtidige trafik på Femern Bælt må det afgørende element dog antages at være den årlige tilvækst i banegodstrafikken frem til år 2015. I Femern Bælt prognoserne ses at være anvendt en årlig vækstprocent på ca. 3,5 %. Set såvel i lyset af de seneste års udvikling i banetrafikken i Danmark, som prognoserne for banetrafikken i Europa, virker tallet ikke overdrevet. På europæisk plan har eksempelvis den kombinerede trafik udvist en konstant stigning over en længere årrække, med en gennemsnitlig vækst på 5,6 %, som det fremgår af nedenstående illustration:

Figur 3.1. Samlede tonnager i kombineret banetrafik i Europa (i tusind tons), (kilde: UIC).



Iflg. UIC ventes en fortsat vækst i kombitrafikken i Europa frem til 2015 på ca. 6,8 % p.a. for de *internationale* trafikker, dvs. en vækst der ligger noget over hvad der forventes i Femern-prognosen. (Kilde:UIC ”Studie über die Kapcitetsreserven der infrastruktur für den Kombinierten Verkehr mit Zeithorisont 2015“)http://www.uic.asso.fr/tc/article.php3?id_article=28).

Set i dette perspektiv fremstår Femern Bælt prognosen derfor som sandsynlig.