

Set i et sikkerhedsmæssigt perspektiv er der store fordele ved at flytte trafik fra vej til bane. Antallet af ulykker er markant lavere på bane end på vej.

Forsendelsen af gods med lastbiler er miljømæssigt set den dårligste løsning. Skibe udleder i snit 4 g CO₂ pr. ton gods pr. kilometer, mens toget udleder 23 g og lastbiler 123 g pr. kilometer. Det er derfor oplagt at lade miljøhensyn indgå med langt større vægt, når godsforsendelser mellem Skandinavien og kontinentet skal afvikles.

Forhindringer for jernbanetrafik i dag

Miljøministeriet har i de to seneste landsplanredegørelser sat fokus på transportknudepunkterne som et middel til effektivisering af godstransportsektoren samt muligheden for at reducere dennes udledning af emissioner og opnå et lavere energiforbrug.

I dag hæmmes jernbanegodstrafikken af, at de fleste lande opererer med individuelle tekniske systemer. En væsentlig højere grad af interoperabilitet og teknisk samhørighed inden for godstogstrafikken vil kunne styrke jernbanen i konkurrencen med lastbilerne. Sker det, vil der være basis for flere forbindelser og for større godsmængder på det danske banenet.

Den almindelige udvikling i samhandelen landene imellem vil, medmindre der gribes regulerende ind, søge hen, hvor transporten er hurtigst, billigst og mest fleksibel, og det er i dag lastbiltransport. Et skifte i godskundernes valg af transportmiddel gør det uomgængeligt nødvendigt, at der skal foretages massive investeringer i skinnenettet og i havnenes terminalfaciliteter.

Også organisatorisk og administrativt hæmmes banegodstrafikken af forhold, der kun er til fordel for vejgodstrafikken. Overnationale samarbejdsorganer (f.eks. Intercontainer), som hidtil har sikret et samarbejde om udvikling af internationale kombigodstransporter, er i kølvandet på konkurrenceudsættelsen af jernbanetrafikken under opløsning, og nye samarbejdsrelationer er ikke etableret.

I dag sendes næsten al gods fra Norge/Sverige via Skagerrak og Kattegat med lastbil. Potentialet for at sende godset med jernbane er i høj grad til stede, men fordrer,

- at omladefaciliteterne i de nordjyske havne udbygges kraftigt,
- at der anlægges dobbeltspor mellem Hirtshals/Frederikshavn og Aalborg,
- at der anlægges andet spor på jernbanebroen over Limfjorden, alternativt en dobbeltsporet jernbanetunnel under Limfjorden;

- at der sker en opgradering af banestrækningen Aalborg-Hobro og
- at der anlægges andet spor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg.

Potentialet for at sende mere gods med jernbane belyses i artiklen »Jernbanetransport har stort potentiale« i Transportmagasinet den 14. maj 2007. Her udtaler direktør Paul de Kruiff, CFL (det tidligere Dansk Jernbane ApS): »Der kunne transporteres dobbelt så meget gods på skinner, hvis politikerne gjorde noget for at forbedre forholdene ... Vi kan ikke gå ud og tiltrække nye kunder, fordi der ikke er skinnekapacitet til transporterne ... fremover vil vi se færre transporter på skinner end i dag ...«. (Artiklen kan ses på <http://www.transportmagasinet.dk/artikel/VisArtikel.aspx?SiteID=TM&Lopenr=105140017>)

Nødvendigt med flere skinner i Nordjylland

I dag genereres der ikke tilstrækkelige mængder gods i den nordjyske region. Havnene er derfor afhængige af gods udefra, især transitgods. Og den mængde gods er i hastig vækst. Således har det norske rederi Color Line iværksat et omfattende investeringsprogram, der vil tredoble kapaciteten over Skagerrak. Programmet omfatter to nye hurtigfærger til indsættelse på ruten Hirtshals-Kristiansand. Den første færge indsættes i 2008 og kan rumme op til 2 km lastbiler samt 2.000 passagerer. (Kilde: Transportnyhederne 3. august 2007, jf. <http://www.transportnyhederne.dk/?Id=26142>). Color Lines investeringer følges op af en udbygning af kombifaciliteterne i Hirtshals for 120 mio. kr.

Færgetrafikken mellem Norge/Sverige og Hirtshals/Frederikshavn er forudsætningen for transportkorridoren Nordic Link mellem Skandinavien og kontinentet via Jylland. Nordic Link er en prioriteret transportkorridor og en del af TEN-systemet. Det nu nedlagte Nordjyllands Amt ønskede – sammen med erhvervslivet og myndighederne i Norge, Sverige og Danmark – at udvikle korridoren. Udviklingen forudsætter dog, at infrastrukturen i korridoren kan tilbyde hurtige og fleksible forbindelser til de internationale centre, hvilket ikke er tilfældet i dag.

Anlæg af dobbeltspor fra Aalborg til Frederikshavn/Hirtshals vil i et vist omfang kunne modvirke en skævvridning af infrastrukturen, såfremt der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt.

De mange passagerer, der benytter færgerne til/fra Nordjylland – ca. 5 millioner i 2005 – giver mange afgangs og er dermed også basis for at overføre store godsmængder. I 1997 overførtes 60.000 lastbiler mellem norske havne og Hirtshals. I 2006 steg tallet til