

132.000. Et stigende antal løstrailere sendes uden chauffør mellem havnene. I alt drejer det sig om ca. 40 pct. af alt overført gods.

Problemet for godstrafikken opstår ved ankomsten til dansk havn, hvor løstrailere som følge af de manglende kombifaciliteter ikke kan omlades til bane, men fortsætter turen sydpå med en trækker foran. Fleksibelt for afsender og modtager, men en alvorlig belastning for miljøet, klimaet og ressourcerne og en betydelig bidragyder til trængslen på vejene.

Færgeren Göteborg-Frederikshavn kan overføre jernbanevogne, men dette sker kun i begrænset omfang. I Hirtshals findes der jernbanespor, som dog ikke bruges på grund af alder og slitage samt dårlig planlægning. Det vil sige, at mulighederne for at håndtere betydelige mængder kombigods ikke udnyttes fuldt ud.

Da jernbanegods ventes at få voksende betydning i et Europa, der er præget af stigende trafikpres på vejene, må de nordjyske havne udbygges for at kunne bidrage til at løse opgaven. Havnene har i dag slet ikke kapacitet til at klare opgaven, bl.a. fordi infrastrukturen ikke er tidssvarende.

I de to havne er der brug for tilstrækkeligt med læse- og rangerspor placeret nær færgelejer og kajer. Desuden skal havnene have mulighed for at kunne håndtere så mange typer gods som muligt. Et centralt element er faciliteter til det store antal løstrailere.

Desuden vil der i en havneby af Aalborgs størrelse, og med de mængder gods, der lodses og lastes, være brug for kombiløsninger. Også her er der brug for tidssvarende godsfaciliteter og en genopretning af de stærkt forfaldne skinneanlæg.

Det kraftige fokus, der i de senere år er blevet rettet mod lastbilernes miljøbelastninger og deres betydelige andel i trængslen på de europæiske veje, har fået en række aktører på området til at erkende, at der skal ske en overflytning af gods fra vej til bane og skib.

Såvel de berørte kommuner som havnene og rederierne presser på for, at staten skal udbygge havnefaciliteterne og foretage de nødvendige investeringer i baglandet i form af udbygning af banenettet. Med nedlæggelsen af Nordjyllands Amt er det kun de berørte kommuner, der kan påtage sig sådanne investeringer, og de har som bekendt kun få midler til sådanne formål og slet ikke til at udbygge banenettet i Vendsyssel.

Foruden en udbygning af banen til dobbeltspor kan transport af gods på skinner gøres mere rentabel, såfremt

– der etableres korridorer, hvor godstogene har fortrinsskørsel,

- tomvognskørslen nedbringes ved etablering af samarbejde med andre jernbaneselskaber,
- der etableres transport af lastbiler og løstrailere på jernbane (»rullende landeveje«),
- godstransportøren også fungerer som speditør over for kunderne og der satses på at medvirke i løsnin-gen af internationale transportopgaver, herunder transittransport til/fra de andre skandinaviske lande,
- der anlægges miniterminaler langs banen til betjening af transporttunge virksomheder. Dette fordrer, at kommunerne planlægger erhvervsområder på basis af skinnenettets placering og ikke kun lokaliserer dem i forhold til vejnettet.

Af de 3,7 mio. t gods, som årligt fragtes over Skagerrak og Kattegat, transporteres blot 0,1 mio. t til og fra færgerne med tog.

Trafikstyrelsen (samt DSB, Railion og transporterhvervet) udsendte i 2006 et notat (2006-07 TRU alm. del – bilag 466) om kombiterminalernes fremtid. Heraf fremgår det,

- at det på baggrund af foreliggende prognoser er realistisk at forvente en fordobling af kombi-godset til/fra Danmark i de næste 10-25 år, under forudsætning af en uændret markedsposition for jernbanen, og såfremt terminalernes tilstand og infrastrukturen tillader det,
- at markedet for de nordjyske transportører først og fremmest er de transportopgaver, som Nordjyllands erhvervsliv skal have løst, og
- at godstransportmarkedet er et følsomt marked, hvor selv små konkurrenceændringer kan føre til betydelige markedsforandringer, hvilket igen kan lede til såvel mere afdæmpede som langt voldsomere udviklingsforløb inden for banegodssektoren, begrænset af bane- og terminalkapaciteten. Railion vurderer, at kombitrafikken inden for en kort årrække kan fordobles.

Endvidere peges der i notatet på, at samlokalisering af transporterhvervet kan give

- bedre mulighed for udveksling af gods mellem virksomhederne og dermed også en bedre udnyttelse af de enkelte transporter,
- samarbejde om fælles funktioner, f.eks. lagerhoteller, værksteder, tanknings- og vaskeanlæg,
- samlokalisering ved kombiterminaler og hermed kortere for- og eftertransporter,
- samarbejde om distributionssystemer.

En udbygning af banenettet nord for Limfjorden vil naturligvis også komme passagertrafikken til nytte, om end det er godstrafik på skinner, der primært skal bære den forbedrede jernbaneinfrastruktur i Nordjylland. Dette skyldes, at Vendsyssel er tyndt befolket. I