

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 med virkninger, der forplanter sig ned gennem Jylland og retur.

Færgen 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.

Overalt i Europa er presset på landevejene stort. Mange steder kan vejsystemet ikke klare flere biler, og i tætbefolkede områder kan der ej heller anlægges flere veje. Dels er der ikke plads dertil, og dels er der en stigende modvilje i befolkningen mod de mange motorveje. Hertil kommer, at køre-hvile-tids-betømmelserne gradvis skærpes. Og når lastbilafgifterne for alvor slår igennem, skal der være et realistisk alternativ til lastbilerne: jernbane- og skibstransport.

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 Hirtshals og Frederikshavn er der brug for tilstrækkeligt med læsse- og rangerspor placeret nær færgelæjer 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. I dag sejles der ca. 90.000 lastbiler og trailere over Skagerrak, og Color Line forventer, at tallet vil stige til 130.000 i løbet af få år.

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.

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.

En udbygning af banenettet nord for Limfjorden følger kraftigt Infrastrukturkommissionens anbefaling om, at Danmarks porte til omverdenen sættes i stand til at klare de udfordringer, som en omladning fra vej til bane og skib fordrer. En sådan satsning vil muliggøre mere effektive relationer til andre dele af Skandinavien og Nordatlanten.

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

- 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 løsningen 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.

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 voldsommere udviklingsforløb inden for banegodssektoren,