



samtidig, at det fortsat er meget vigtigt, at jernbanegods fremmes som et miljøvenligt alternativ til lastbiler.

»Gods på jernbane kan bidrage til at fjerne noget af trængslen på vejene. Derfor indgår det også i regeringsgrundlaget, at der skal flyttes mere gods fra vej til bane,«

skriver ministeren i en mail.

Han henviser til, at opgraderingen af de statsejede kombiterminaler skal være med til at øge antallet af godstog.

Ministeren udtaler samtidig, at regeringen er på vej med forslag om en kilometerbaseret afgift på lastbiler.

Ministerens håb er, at det vil være med til at fjerne noget af godstrafikken på vejene og flytte den over på jernbanen.

DB Schenker Rail erkender også, at den afgift for lastvognstrafik kan forbedre konkurrencesituationen.

»Kunderne er lige nu ved at vurdere deres transport for

det kommende år. Derfor er det afgørende, at der bliver klarhed over afgifterne,« siger Gottfried Eymer.

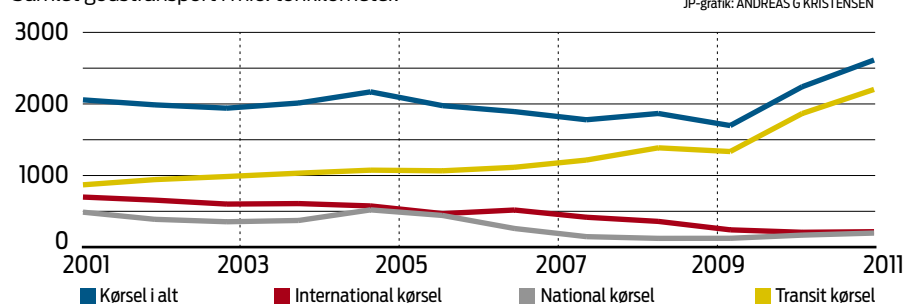
Direktøren fastslår, at selskabet allerede de seneste måneder har reduceret medarbejderstyrken og gennemført andre tiltag for at tilpasse sig til de nye afgifter.

af den hjemlige jernbane, er, at det kan øge mængderne yderligere.

»Vi kommer til at indgå i den nordlige korridor, der vil sende tog fra Norge og Sverige til Palermo. Det betyder, at en operatør fra 2015 kun skal aftale forløbet med én myndighed og ikke i alle de lande, som togene kører igennem. Vi forventer, at det også vil være med til at lette og dermed øge trafikken på skinnerne,« siger Peter Svendsen, der er trafikdirektør i Bane-danmark.

Gods på danske skinner

Samlet godstransport i mio. tonkilometer.



TEMA

Gods på skinner

■ Transportministeriets målsætning er, at transporten af gods og varer på skinner skal tredobles inden 2030 – bl.a. for at lette trafikpresset på vejene.

■ Derfor har staten bl.a. investeret i udvidelser af to kombiterminaler, hvor gods omlastes mellem lastvogn og tog.

BAGGRUND

■ Godstransporten på det danske jernbanenet er faldet støt. De senere år er der dog sket en pæn stigning i transitgods mellem Sverige og Tyskland gennem Danmark.

Danske varer kører på skinner til Italien

■ **Kombiterminalen i Taulov sender 10 tog med gods af sted hvert døgn.**

JESPER OLESEN

jesper.olesen@jp.dk

Containere og lastvognstrailere bliver løftet af togvognene og sat på lastvogne, så snart de kører ind på arealet.

Togstammen er ankommet i nattens løb og skal tømmes, inden trafikken går den modsatte vej.

10 tog i døgnet kører fra terminalen, der ligger på jernbanesporet, som krydser gennem transportcentret i Taulov ved Fredericia – lige op til motorvejen.

Virksomheden DB Schenker Rail er operatør på den statsejede kombiterminal, ligesom det er tilfældet i Høje Tåstrup. De indgår som vigtige elementer i ambitionerne om at få mere gods flyttet fra lastvogne til jernbanen.

Milano og Verona

Fra Taulov afgår godstog mod især destinationerne Hamborg samt Verona og Milano i Norditalien. Samtidig er DB Schenker Rail del af et europæisk netværk, så trailere og containere kan sendes fra Taulov til andre terminaler.

»Vi arbejder hele tiden på at få nye kunder og varettyper til. Det gælder lige fra

vindmøllevarer til fødevarer på køl,« siger Jan T. Andersen, som er chef for kombiterminalen i Taulov.

Øl til København

Ud over trafik ind og ud af landet står selskabet også for både transittrafik og intern transport i Danmark. Blandt kunderne er Carlsberg, som sender daglige tog fra bryggeriet i Fredericia med øl og vand til Høje Tåstrup.

Tjener penge

DB Schenker Rail, der ejes af tyske Deutsche Bahn og svenske Green Cargo, omsatte i 2010 for 564 mio. kr. og nåede et resultat på 1 mio. kr. Det var femte år i træk med positivt driftsresultat for selskabet, der har videreført aktiviteterne fra det tidligere DSB Gods.

»Gennem 2012 har vi dog haft markante fald i aktiviteterne på de to kombiterminaler – 15-20 pct. Det er en forkert udvikling, både for os og for godstransportbranchen,« mener adm. direktør Gottfried Eymer, DB Schenker Rail.

Han fastslår, at ud over den generelle økonomiske udvikling skyldes udviklingen også øget konkurrence fra godsterminalen i Padborg, hvor operatøren ifølge DB Schenker Rail betaler en lavere lejepris til staten, end det er tilfældet i Taulov.