

Referat: Nordic Link og transporttilbud i Nordjylland

Formand for Nordjysk Transportklub Peter J. Petersen, Aalborg Havn bød velkommen og introducerede mens v/ Tommy Madsen, Nordjyllands Amt talte om perspektiverne vedr. Nordic Link – se www.nordiclink.org

Banegodsets fremtid i Nordjylland v/ Preben Vestergaard, Direktør, Nordjyske Jernbaner A/S

Banegodset i Nordjylland køres i dag af Nordjyske Jernbaner A/S, hvor Nordjyllands Amt er hovedaktionær. Efter nytår må Amtet ifølge loven ikke længere have bestemmende indflydelse i godsselskabet, så der er brug for private partnere. Nordjyske Jernbaner går efter at danne et A/s med en aktiekapital på 500.000 kr.

Der er lokale udfordringer: Hirtshals har den ringeste jernbaneinfrastruktur. Der er fx ikke plads til det antal vogne som bl.a. Railion vil køre med. Ikke desto mindre køres der i dag dobbelt så mange containere fra Hirtshals som for 2 år siden på bane. Der er et stort potentiale. Aalborg er spændende, men hvad vil man i Skagen – Fiskernes Fiskeindustri er alene - og hvad vil man i Frederikshavn. Her findes den bedste jernbaneinfrastruktur, men ingen gods på jernbane. Der er også den store strukturelle udfordring, at banegodstrafikken er ensrettet sydgående.

Der var en god debat om potentialet for jernbanegods i Nordjylland, manglende kendskab til jernbaneløsninger og udfordringer med at få forskellige systemer til at spille sammen. Der var en positiv stemning omkring at arbejde aktivt for – og skyde penge i - at bevare gods på jernbane i Nordjylland og flere indbød Nordjyske Jernbaner til nærmere drøftelser.

De Norske Strategier v/ Knut Brunstad, Markedsdirektør, CargoNet AS

CargoNet har i dag ingen transport gennem Nordjylland og skal der bygges noget op skal det være med aftaler med operatører i Danmark. Alt sendes i dag via Sverige over broerne til Taulov eller med færge fra Trelleborg. CargoNet har gennemført en betydelig omstilling parallelt med udskillelsen fra NSB AS. Det har betydet en kraftig reduktion af antal betjeningspunkter, krympning og standardisering af vognpark, kvalitetsafvigelser er reduceret væsentligt og der er opbygget et fællesnordisk netværk af containerterminaler. Nøgleordene er: Frekvens, Kvalitet/Punktighed og Hurtighed. Norge mangler eksport – der er stor import.

CargoNet kører kun containershuttle og lidt systemtog direkte ud til industrikunderne. Vognlast er afskaffet. Der er eksplosiv vækst i Kristiansand, men der kommer ikke meget fra færgerne.

Den nye godsterminal - nye muligheder v/ Svend Christensen, Havnedirektør, Aalborg Havn A/S

Udflytningen af godsterminalen fra Aalborg Centrum til Østhavnen betyder, at jernbaneforbindelsen til Østhavnen opgraderes, der bygges terminal for 5 mio. kr. og det er aftalt med Railion, at trafikken flyttes før sommer. Der snakkes kunder med Railion. Aalborg Havn er interesseret i samarbejde om jernbanegods i Nordjylland.

Color Line's strategi og muligheder v/ John Juul, Fragtchef, Color Line Danmark A/S

Color Line afventer Stortingets "skibsmelding". Hvis den er positiv investeres i ny færge til Hirtshals-Larvik. Den nye færge er til Cargo og Color Line satser på en markant stigning (15%) i godstransporten og har tiltag i gang med bl.a. brochurer. Konkurrencen kommer fra SeaCargo som vil sejle Stavanger-Amsterdam. Color Line var klar til at snakke med CargoNet og beskeden om jernbanetransport var klar: Nordjyske Jernbaner må ikke lukke for godstransport!

Oplæg og debat om godstransport i regionen og via Nordic Link - Debatleder Kent Bentzen, Direktør, Nordisk Transport Udvikling

med korte indlæg fra:

Transportkøberen v/ Thomas Fisker, Salgschef, Fiskernes Fiskeindustri AmbA

- Uden gods på bane i Nordjylland vil Fiskernes Fiskeindustri skulle sende 4-6.000 lastbiler gennem Skagen og ud på vejene om året.
- Vil gerne snakke spor med havnedirektøren i Skagen.
- Banen VIRKER – folk skal bare overbevises.

Godstransport - færge v/ Bent Kobberup, Direktør, Stena Line Danmark A/S

- Jernbanerne vil over broerne og man sejler langruter udenom Nordjylland
- Femernforbindelse skal sig selv.
- Over 90% af Stena Lines færgegods via Frederikshavn læses af/på i Jylland
- Vi skal koncentrere os om det vi er gode til: Stena er gode til at sejle fra A til B og har gode og stabile medarbejdere
- Vi sender fødevarer, konsumentvarer og industriprodukter til Sverige og Norge.
- Vi skal også kigge på passagerer - Godstransport interesserer ikke samfundet.

Vejtransportøren v/ Thim Møller Nielsen, Speditør, GT Spedition A/S

- Kapacitet døgnet rundt og hurtig omstilling skaber gods.
- Der har ikke være kundeønsker om jernbanetransport. GT reagerer på kundeønsker, men er også proaktive.
- GT har ikke fået henvendelser fra Railion.

Hvordan fremmer vi gods på bane i Nordjylland?

Hvordan understøtter multimodale transportløsninger bedst eksportpotentialer for nordjyske virksomheder?

Hvordan styrkes netværk mellem de nordjyske operatører?

- Der er infrastrukturproblemer i havnene, men de kan løses lokalt.
- Der er ikke umiddelbart behov for væsentlige nyinvesteringer i banelegemet ned gennem Jylland. De enkeltsporede strækninger kunne udgøre en flaskehals, hvis trafikken vokser.
- Der kunne være behov for at opsamle/konsolidere volumen af banegodset t/f Hirtshals og Frederikshavn i Aalborg, enten med lastbil eller lokale shuttle-tog.
- Det organisatoriske/forretningsmæssige koncept for godstransport med bane bør udvikles (fx baseret på den voksende løs-trailer transport).
- Synlighed – find potentiale
- Markedsudvikling og udbud af banetransportløsninger påvirker gensidigt hinanden.

- Den gruppe af brugere af jernbanen der er i dag bør finde virksomheder der ligner dem. Bevis at jernbanen fungerer. Målgruppe: Vognmænd og speditører
- Princippet om at al banegods skal foregå via broerne må brydes.
-
- Modulvogntog giver udfordringer og muligheder
- Transitgods skal fremme gods i tillæg til nuværende
- En holdningsændring er påkrævet hos speditørerne om kombi-trafikkens muligheder. Gruppe af nordjyske speditører skulle henvende sig til baneoperatørerne om mulige løsninger, jf. også Color Line's bane-initiativ.
- Nordjysk Transportklub er et naturligt forum for netværk.

Hvordan styrker vi markedsføringen af Nordic Link?

- Vilje!
- Speditører og transportkøberne er de primære målgrupper, og virksomhederne kan nås gennem speditørerne.
- Politikerne blev ikke anset som en primær målgruppe, så længe der ikke er konstateret væsentlige infrastrukturelle og kapacitetsmæssige flaskehalse.
- Lobby – paraplyorganisation. Passagertrafik bør med.
- Nord-Syd gående trafik skal kombineres.
- Praktikerne skal med og vi skal være konkrete og få nogle succeshistorier. Marco Polo-programmet kan evt. søges.

Opsummering – resultater og videre perspektiver v/ Svend Tøfting, Projektleder, Nordjyllands Amt

Der er vilje til at markedsføre Nordic Link og til at bevare gods på bane som et transporttilbud i Nordjylland. Der er også en synergieffekt ved at starte synliggørelse – det medfører tro på markedet.

Nordjysk Transportklub og Nordjyllands Amt skal nu arbejde videre med nogle praktiske eksempler på, hvad der kan gøres for Nordic Link.

Nordic Link skal ikke have nogen stor organisation, men være en platform for netværk. Det er ikke så meget politikerne der er brug for lige nu.

Passagertrafik skal med som en dimension.

Markedsføringsmateriale skal revideres inden motorvejsåbningen ved Hirtshals i efteråret 2004.

Studerende fra Nordjyllands Erhvervsakademi (NOEA) kan bidrage med nye vinkler. Nordjysk Transportklub tager kontakt til NOEA og Kystlink inviterede NOEA til at kigge nærmere på hvordan man gør i praksis i dag. Kan der komme nye ideer og andre vinkler?

HUSK:Transportdag 4. maj.

Konferencen blev omtalt i Nordjyske Stiftstidende 26/3 og Transportmagasinet nr. 7 April 2004.