

Rådet for Bæredygtig Trafik

Nørrebrogade 39, 1. tv.

2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

15. november 2010

Til medierne

Fremtidens danske jernbane

Dansk Jernbaneforbund har i oktober 2010 udsendt et trafikpolitisk oplæg med ovenstående navn. Oplægget kan hentes på www.djf.dk, således at alle kan læse det. Desuden er oplægget omtalt i forbundets medlemsblad Jernbane Tidende nr. 6 og kommenteret af trafikforsker, professor Otto Anker Nielsen, DTU Transport, og pendlertalsmand Michael Randropp i Jernbane Tidende nr. 7.

Rådet for Bæredygtig Trafik finder initiativet prisværdigt og er enig i hovedtrækkene i forbundets oplæg. Vi vil i det følgende tillade os at kommentere nogle af oplæggets ideer samt Otto Anker Niensens supplerende forslag.

Ingen kan være uenig i målsætningerne om en stabil, pålidelig og på sigt elektrisk jernbanedrift, der hænger sammen med den øvrige offentlige transport (metro, letbaner og busser). Når det kommer til midlerne for at nå målene, bliver det straks sværere. Vi vil således sammen med Otto Anker Nielsen sætte et spørgsmålstejn ved nytten af såkaldte 3. spor, idet vi mener, at der skal tales om 3.-4. spor på strækninger, der er så belastede, at et dobbeltspor ikke er nok. Kun derved kan hurtige og langsommere tog holdes adskilte fra hinanden. 3.-4. spor kan blive aktuelt for strækningen Roskilde-Ringsted, især hvis/når en ny jernbane fra den faste forbindelse Helsingborg-Helsingør ned gennem Nordsjælland skal støde til Vestbanen omkring Høje Tåstrup, eller S-banen skal forlænges ud over Roskilde. Det samme gælder for hovedstrækningen over Fyn i forbindelse med et eventuelt nyt regionaltoogsystem Nyborg-Middelfart-Kolding/Fredericia.

Vi kan støtte forslaget om dobbeltspor på Svendborgbanen, især hvis reaktivering af strækningen Ringe-Fåborg inddrages i planen. Tilsvarende bør reaktivering af strækningen Tommerup-Assens komme på tale ved et nyt regionaltoogsystem over Fyn til Trekantområdet.

Omstigning mellem tog og bus kan ikke undgås, men et bedre samspil mellem operatørerne i tilfælde af forsinkelser må kunne opnås. Enten må den ene part vente, eller også må den "skyldige" part til lommerne og sørge for korrespondance evt. med taxa. Terminalerne skal naturligvis være bekvemme; især må gangafstandene minimeres, ligesom rullende fortove og trapper må være en selvfølge. Rådet for Bæredygtig Trafik har for længst i et hørings svar bl.a. peget på den nye Køge Nord Stations uhensigtsmæssige beliggenhed, som også Otto Anker Nielsen er inde på.

Københavns Hovedbanegård indtager en særstilling, men vi er i tvivl om det hensigtsmæssige i at flytte visse tog til postterminalen. Dels fratages Post Norden muligheden for at gå tilbage til postbefordring med tog (som i Sverige), og dels opstår der to banegårde med ulemper for kunderne

især med hensyn til gangafstande ved togsift og adgang til letbane/busstoppesteder. Overdækning af banegraven, som i øvrigt har været diskuteret i mange år, *kunne* være en løsning på ny letbane-, metro- og busterminal, men kan let medføre lange gangafstande. Overdækningen kan imidlertid udnyttes til forlængelse af perronerne, hvilket giver mulighed for længere tog eller to tog på samme spor (A og B som det ses i udlandet). Man kommer næppe heller uden om et nyt (dobbeltsporet) rør enten ved siden af det nuværende eller med en anden linjeføring.

Imidlertid kan man i et vist omfang helt undgå togsift ved at etablere flere direkte forbindelser, hvilket er stærkt efterspurgt af kunderne. Dansk Jernbaneforbund foreslår deling af tog i Holbæk mod Kalundborg hhv. Nykøbing Sjælland samt direkte tog til Nakskov. Rådet for Bæredygtig Trafik kan supplere med at foreslå en togdel videreført fra Nykøbing F til Gedser med forbindelse til Rostockfærgen, ligesom vi vil foreslå genindførelse af de direkte tog fra Roskilde til Københavns Lufthavn Kastrup. Med inspiration fra det tyske RE-system (Regional-Express) kunne det i forbindelse med et nyt regionalto system Odense-Slagelse-Næstved-Nykøbing F (-Gedser/Nakskov) blive aktuelt at reaktivere og elektrificere den nedlagte Slagelse-Næstved bane (lokalplanerne i de to kommuner åbner mulighed herfor). Med den foreslåede indføring til Ringsted af Ny Ellebjerg-Ringsted banen kan Ringsted Station hurtigt blive en ny flaskehals, således at det kan være hensigtsmæssigt med en genvej via Slagelse-Næstved.

Kommende udbud og udvidelser af toggangen bør sætse mere på direkte forbindelser end hidtil. I Sønderjylland er der stadig muligheder for direkte tog til Haderslev By, Åbenrå og Tønder (med deling af tog i Vojens, Rødekro og Tinglev). Naturligvis skal det heller ikke være obligatorisk at skifte tog i Ålborg for at komme videre nordpå.

De helt store muligheder for direkte tog foreligger dog, som Otto Anker Nielsen påpeger, i Hovedstadsområdet ved integrering af S-baner og lokalbaner samt forlængelse af S-banen til f.eks. Roskilde eller videre (*uden* det store, dyre og upopulære vende- og opstillingsanlæg, som tidligere var på tale). Om togene skal køre på jævn- eller vekselstrøm, er underordnet for passagererne, men spørgsmålet kunne passende tages op ved lejlighed, selv om to-strømtog jo allerede findes.

Otto Anker Nielsens ide om en ny jernbane sydpå fra Køge Nord i forbindelse med en opgradering af "Lille Syd" er rigtig god, men den bestående bane over Herfølge bør bibeholdes for ikke at afskære Køge og Østbanen.

Dansk Jernbaneforbund foreslår sporet omkring Vejle rettet op af hensyn til højere hastighed, men umiddelbart tillader terrænforholdene næppe de store udretninger. Hvis man skal undgå en kostbar jernbanebro over Vejle Fjord (hvorved Vejle afskæres), kunne vi foreslå en ny bane fra Taulov langs motorvejen til Vejle – eventuelt i tunnel det sidste stykke for at undgå for stejlt et fald (samt støj, løv og sne). Derved opnås en direkte forbindelse mellem Kolding og Vejle, men den bestående bane fra Fredericia over Børkop bør naturligvis bevares.

Vi er enig med forbundet og professoren i, at forholdene med rebroussement i Århus ikke er optimale, men vil foreslå en lidt simplere løsning end de skitserede ved anlæg af en ny jernbane fra Hørning langs motorvejen, men kun til Mundelstrup i stedet for Hadsten. Man undgår den tidrøvende deling og samling af tog, idet tog nordpå og omvendt simpelthen kører uden om Århus, som kan betjenes som hidtil via den gamle strækning. En direkte forbindelse mellem Århus og Randers vil medføre, at Langå-Struer banen "kobles af", og før eller senere når driftssikre elektriske krængetog også til Danmark, så hastigheden i kurver kan sættes op.

Rådet for Bæredygtig Trafik er enig i målsætningen om elektrificering af samtlige jernbanestrækninger, jf. f.eks. Schweiz og Østrig, efterhånden som det nuværende dieselmateriel er slidt op. Rækkefølgen er måske mere underordnet, men arbejderne bør helst udføres samtidig med f.eks. sporfornyelser, således at midlertidige lukninger med deraf følgende passagertab minimeres, ligesom de elektrificerede strækninger naturligvis skal hænge sammen af hensyn til driftsoptimering. Det er derfor ikke for tidligt at få truffet en politisk beslutning herom, således at de forberedende arbejder med elektrificering, f.eks. støbning af fundamenter, kan ske allerede nu i forbindelse med større sporarbejder.

Vi konstaterer, at der stort set er enighed om at fremme anlæg af letbaner (moderne sporveje) i Storkøbenhavn, Århus, Odense og Ålborg. Derimod kan driftsformen på Grenåbanen og Odderbanen måske diskuteres. Umiddelbart synes sidstnævnte med sine mange holdsteder at være velegnet til omdannelse til letbane, hvorimod Grenåbanen måske er mindre egnet med sine længere afstande. En isoleret jernbanedrift af Grenåbanen vil imidlertid forhindre samdrift med Odderbanen samt letbanen til Skejby og videre til Lystrup, hvilket hverken vil være rationelt eller kundevenligt. Allerede nu findes der sporvogne med max. hastighed 100 km/t. som "hyldevare", og udviklingen står ikke stille – heller ikke med hensyn til plads og komfort. Forskellen mellem f.eks. et Desiro-tog og en moderne sporvogn bliver derved udvisket, og om køretøjerne skal fremføres af en lokofører eller en vognstyrer bør ikke være afgørende. I øvrigt kører der ude i Europa mange steder sporvogne på jernbaner uden problemer (f.eks. i Kassel og Karlsruhe). Naturligvis kommer man med sådanne hastigheder ikke uden om en vis form for signalsystem m.v.

I samme forbindelse bifalder vi forbundets tanke om en nærbane omkring Esbjerg, således at Vestbanen sikres. Vi kunne endda tænke os den forlænget til Nørre Nebel hhv. Ribe. I øvrigt mener vi, at hastigheden på samtlige regional- og lokalbaner bør op på mindst 160 km/t., ligesom der skal være mindst halvtimedrift samt rimelige parkeringsforhold ved alle stationer (ikke blot de større), således at pendlerne blot kan køre til nærmeste station og parkere der.

Godstransporten er et kapitel for sig, og Rådet for Bæredygtig Trafik beklager om nogen den udvikling, vi har været vidne til i Danmark, hvor næsten al godstransport på skinner bortset fra transittrafikken Sverige-Tyskland er forsvundet. Også posttransporten er helt overgået til biler, uden at den ansvarlige minister fandt anledning til at gribe ind. Der er ingen tvivl om, at den nuværende situation er helt uholdbar, og hvis ikke der gøres noget, bliver det bare værre. Vi må derfor være enig med forbundet i, at der politisk må ændres på afgiftsstrukturen. Al snak om miljø, forurening, ulykker osv. har vist sig stort set nytteløs over for en stærk lastbillobby, der har haft held med sig til at få indført de såkaldte modullastvogne – ganske vist kun som et forsøg.

Dansk Jernbaneforbund fremsætter en udmærket ide om et trekantspor ved Lunderskov, således at godstog fra Esbjerg kan køre direkte sydpå uden at foretage omløb i Lunderskov. En anden ide kunne være at anlægge flere vigespor på Marskbanen mellem Bramming og Tønder kombineret med istandsættelse af strækningen Tønder-Tinglev. Man undgår ganske vist ikke omløb i Tønder, hvis togene skal over Padborg til Tyskland, men der er også mulighed for at køre togene videre ad Marskbanen over Niebüll og sydpå. Begge alternativer kan i øvrigt bringes til udførelse (eller i hvert fald forberedes) allerede i 2011 i forbindelse med planlagte sporarbejder ved Lunderskov og på store dele af Marskbanen.

Rådet for Bæredygtig Trafik fremfører ved enhver given lejlighed på trafikkonferencer o.l. det hensigtsmæssige i at overføre mere gods fra vej til bane, men vi bliver næsten altid mødt af påstande om, at banerne ikke kan leve op til de potentielle kunders krav om kvalitet og tid. Dansk Jernbaneforbund oplyser at arbejde for smidige regler for grænseoverskridende jernbanetrafik, og vi kan kun opfordre forbundet til at intensivere disse bestræbelser i de forskellige fora.

Vi har længe undret os over, at radiostyrede lokomotiver ikke anvendes til rangering i Danmark, skønt MK lokomotiverne er forberedt dertil. Med henvisning til forbundsformand Ulrik Salmonsens indledning af det trafikpolitiske oplæg var det måske tiden at foretage et ”sporskifte”. Dansk Jernbaneforbund er jo selv inde på at ”rydde op” i den administrative struktur, hvor mange interessenter (Transportministeriet, Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB, regionerne og deres trafikselskaber osv.) skal enes. Rådet for Bæredygtig Trafik finder også, at der bør foretages et ”sporskifte” måske i stil med den svenske model med én myndighed, Trafikverket, som er dannet 1. april 2010 af Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket og Transportstyrelsen m.fl.

Der er god grund til at takke Dansk Jernbaneforbund og professor Otto Anker Nielsen for engagerede synspunkter, og vi håber at have givet et konstruktivt bidrag til debatten, som næppe er slut endnu.

Ole Iskov
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik
Dommervænget 10 A, 1. th.
4000 Roskilde
Tlf. 4636 9310
oiskov@gmail.com