



## **RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv, 2200 København

<https://baeredygtigtrafik.dk/>

10.05.23

# **Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023**

Rådet for Bæredygtig Trafik har med interesse læst høringsudgaven af planen for den statslige jernbane.

## **Generelt**

Det er særdeles beklageligt, at planen kommer med flere års forsinkelse i forhold til kravet i loven om udarbejdelse hvert 4. år. Det har betydet, at der i en længere periode ikke har været et trafikalt grundlag for hverken Folketinget, regeringen eller regionerne at planlægge ud fra.

At planens så samtidig er særdeles uambitiøs i forhold til hvad jernbanen kan gøre for den grønne omstilling, gør det ikke bedre.

Det er fint med en plan for den statslige jernbane, men den burde reelt have været en del af en samlet mobilitetsplan, hvor jernbanens fordele stilles op overfor fly- og biltrafikkens mange dårligheder. Og hvor man således bedre kan prioritere mellem investeringerne i transportformerne. Bl.a. med udgangspunkt i figur 15 i planen under materiel, der tydeligt viser at der skal ske en overflytning af trafik til jernbanen fra fly- og biltrafikken.

Det ville som minimum være ønskeligt at have alle jernbanerne med i planen, ikke kun de statslige. Det nævnes jo at der er andre jernbaneoperatører, der nu kører på det statslige banenet, hvorfor netop sammenhængen til disse baners øvrige kørsel og muligheder for samdrift kunne give planen noget mere dynamik.

Netop det forhold, at andre jernbaneoperatører og andre trafikudbydere kører på den statslige jernbane, burde føre til overvejelser i planen om organiseringen af jernbanedriften i Danmark. Herunder om det kunne være hensigtsmæssigt at lade den regionale og lokale togtrafik på flere strækninger overgå til de regionale transportudbydere.

Her kan vi henvise til forslag fra IDA om en [Mobilitetsstyrelse](#) med ansvar for en samlet [Mobilitetsplan](#).

## **Klimaet og den grønne omstilling**

Det virker på ingen måde som om, der er tænkt på jernbanen som en meget vigtig og væsentlig spiller i den grønne omstilling af transporten. Jernbanens energieffektivitet og store kapacitet burde også omtales.

## Jernbanens udvikling og prognoser

Det er en meget negativ og opgivende holdning, der gives til kende i beskrivelsen af jernbanens tilstand. Det kan være fornuftigt at have en variation i forventningerne til fremtiden, men at der kun ses på en helt minimal rolle for jernbanen, dur ikke. En plan skal også beskrive de muligheder, som de mange investeringer der foretages, reelt er tiltænkt at få.

De meget lave forventninger til jernbanens passagertal i fremtiden står i direkte modstrid med de forventninger man måtte have haft, da de mange investeringer der foretages og er planlagt, blev besluttet. Og man kan frygte, at det kan betyde at der sættes en stopper for flere af projekterne. Ja, man kan fristes til at tro, at det er hele formålet med planen!

Der bør derfor suppleres med prognoser hvor jernbanens muligheder udnyttes optimalt, og hvor der derfor tiltrækkes væsentligt flere passagerer end beskrevet. Det er ikke nok at antyde dette i teksten.

Det kan ske ved at opstille flere betjeningsvarianter, hvor det gøres attraktivt at tage toget. Og ikke kun en minimumsbetjening som vist i planen.

Vi skal her henvise til vores [høringssvar fra 2018](#), hvori er vist en række forslag til trafikbetjening.

Også IDA Rail har siden lavet en udmærket [Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen](#), som vi kan henvise til som et forbillede for hvad der skal til for at tiltrække flere passagerer.

At der ikke er indgået trafikkontrakter for hele planperioden, er ikke en forklaring der kan bruges. Trafikkontrakterne skal jo netop have et plangrundlag som udgangspunkt for hvilke muligheder der er i fremtiden. Det bør jo netop være et af formålene med denne plan.

Og som derfor bør beskrives for et antal år fremover på samme måde som trafikbetjeningen er beskrevet for 2025, men også her med mere attraktive udbud.

## Servicekrav

I den forrige høringsudgave af trafikplanen var der opsat en række servicemål, hvilket savnes. Det er ikke til at se, hvad man egentlig forestiller sig hvad jernbanen skal kunne tilbyde. Og hermed også hvilke ting, der mangler for at kunne leve op til servicemålene.

Her er det også vigtigt at forholde sig til jernbanens markedsandele, der hænger sammen med hvilken betjening der udbydes. Der er stor forskel på markedsandelen for såvel strækninger som stationer i dag, som tydeligt viser hvor der er et ordentlig trafikudbud, og hvor der ikke er. Her skal man også huske på, at det er fritidstrafikken, der har den største andel af den samlede transport, så der ikke kun ses på pendlertrafikkens behov.

Her kan også henvises til den positive passagerudvikling på Frederiksværkbanen og på Nordjyske Jernbaner i forbindelse med en udvidet drift.

## **Godstrafikken**

Godstrafikken, som planen egentlig ikke er tænkt at beskrive, er stort set helt uden visioner for hvordan der kan køres meget mere gods både rent indenlandsk og til og fra udlandet fra flere steder i Danmark. I vores nabolande er der store mængder gods indenlandsk, også over korte afstande, f.eks. til og fra havne – der så naturligvis skal have gode baneforbindelser.

En øget indenlandsk godskørsel vil naturligvis kræve, at flere strækninger elektrificeres med køreledninger, som også planlagt tidligere med Togfonden.

Med en øget godstrafik på jernbanen vil man også kunne aflaste vejnettet, der så ikke behøver at udvides. Og herved kan der flyttes investeringer fra vej til bane.

## **Den internationale trafik**

Der er skrevet fint om de mange tiltag, der gøres på europæisk niveau, men ikke noget konkret om hvad der kan gøres fra dansk side og med dansk finansiering. Det gælder både for dag- og nattog.

Her savnes således også nogle servicemål. Det er ikke nok at henvise til udenlandske operatørers tilfældige planer.

Efter Femerforbindelsens åbning er det særlig vigtigt, at sikre gode udlandsforbindelser fra Jylland til det sydlige Europa.

## **EU tiltag og krav**

Det nævnes flere steder i planen, at der er en række målsætninger og krav fra EU omkring udbygningen af jernbanen, men der er ikke omtalt konkrete tiltag for at imødekomme disse. Det gælder f.eks. for udbygningen af TEN netværket, der bl.a. kræver fuldt dobbeltspor og elektrificering med køreledninger helt op til Hirtshals og Frederikshavn.

Også EU strategien om en fordobling af højhastighedstrafik og godstrafik, som godt nok nævnes, forholder planen sig ikke konkret til med forslag til hvordan det kan ske.

## **Afsluttende bemærkninger**

Rådet for Bæredygtig Trafik kunne på samme måde som med vores høringssvar fra 2018 have fremkommet med en lang række konkrete forslag, men det ville have som forudsætning, at der reelt var noget mere konkret i planen at forholde sig til.

Vi henviser derfor, som tidligere nævnt, til dette gamle høringssvar samt til IDA Rails forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen, hvor der mere detaljeret er beskrevet hvad der kan – og skal – laves for at bringe jernbanen i Danmark op på bare lidt af det meget højere niveau som jernbanerne er på allerede i dag i vores nabolande.