

Henvendelse
til
Trafikudvalget,
Christiansborg.

Fredericia. 25.06.2011

Jernbanestruktur m.m.

Min henvendelse til Trafikudvalget, skal ses i lyset af hvordan den nuværende og fremtidige jernbanestruktur er endt hvor den er strandet p.t. set med en frustreret borgers briller.

Hvordan kommer vi videre? - det er det store spørgsmål.

Politisk set, tror jeg de fleste borgere i Danmark godt ved, Hvorfor elektrificeringen gik i stå og Hvorfor der blev indkøbt tog som dieseldrevet IC4, helt tilbage i 1990'ernes udgang.

Det var en fatal beslutning, en beslutning vi som borgere i 2011 virkelig føler og mærker nu.

DSB har så mange kvaler med dette tog-sæt fra AnsaldoBreda, at der her 11 år efter stadig ikke kører det antal og i den udstrækning som var tiltænkt.

<http://www.ft.dk/dokumenter/tingdok.aspx?samling/20101/almDel/tru/spm/875/svar/816047/1014030/index.htm>
Hvilket ikke er opløftende læsning.. og endda kun 14 ud af 43 som kan køre og kun 6 kan sammenkobles på de gode dage.

Noget af softwaren er OS/2 og andet er andet styresystem i det elektroniske system og teknikken fejler konstant imellem systemerne og de elektroniske overvågede dele, lige fra sammenkobling fra tog til tog (Computer til Computer) og til døre og bremsesystemer.

Det er uholdbart at se, at der forsat bliver forsøgt på, at redde dette IC4 projekt og endda også modtages flere fra AnsaldoBreda, med fejlratere over det forventede og manglende supplerings leveringer på reservedele (op til mange måneder og i snit ½ år).

Man burde omdøbe dette projekt fra IC4 til RE4 (Regional) og indsæt de enkelte sæt som KAN køre på regionale strækninger der og helst i Jylland hvor der er mulighed for at F.eks. MZ1425 lokomotiv (med øgenavn, Pædagogen) der så kan hente dem ved havari til værksted i Århus.

Alternativt er der faktisk kun, at sælge dem så hurtigt som muligt og få hjemkaldt investeringen + erstatningen og af disse midler kunne man F.eks. reinvestere/lease/leje andet materiel.

Jeg har en 3 til 4 gode løsninger/forslag man burde overveje.

1. Strækningen Lunderskov – Esbjerg burde hurtigst muligt elektrificeres, da strækningen allerede er blevet immuniseret (beskyttelse af signalstøj fra stærkstrøm – 25kV luftledning).

2. Imens Danmark langsomt får udbygget de elektriske luftledninger/køreledninger, burde man overveje at købe/lease/leje den Franske succes af et 4 vogns sæt bimode/hybrid tog-sæt "BiBi" litra 82.500 (bimode, da den kan skifte strøm 1,5kV og 25kV og – d.v.s at dette tog-sæt kan køre både på S-banen og på hovedbanen i Danmark og så er den hybrid, da den under kørsel kan skifte direkte fra el til biobrændsel/diesel)

Endvidere er dette tog udstyret med batterikapacitet så det er Co2 neutral på stationer uden el og dermed kan det både opholde og igangsætte uden røgpartikler. (Svend Auken(S), ville have elsket dette tog).

Toget fremstilles i Frankrig hos Bombardier i Crispin, men de har så travlt med at fremstille over 400 sæt, At man måske kunne få overdraget licensen til fremstillingen i Danmark hos Bombardier i Randers.

http://en.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_B_82500

3. På hovedstrækningen kunne man overveje endnu 2 Franske muligheder.

A.

Litra Z 24500 eller Z 26500 Et elektrisk tog-sæt som er et N2 (2 niveau sæt/dobbel dækker) der findes som 2-3-4-5 delt sæt, SJ i Sverige har dem allerede som X40 og fremstilles af Alstrom/Bombardier.

Disse sæt går også under betegnelsen "Mini TGV Duplex" disse sæt har en meget god acceleration og kan også køre på 2 forskellige strømsystemer.

http://fr.wikipedia.org/wiki/TER_2N_NG

http://en.wikipedia.org/wiki/SNCF_Class_Z_26500

B.

Nu på strækningen mellem København og Fredericia eller fra Helsingør til Sønderborg kan man bruge endnu en Fransk løsning, TGV Duplex og når tiden er moden og hovedstrækningerne Fredericia-Esbjerg / København-Femern / Fredericia – Ålborg / København – Hamburg, er en realitet er dette 8 delte N2 dobbeldækker tog det helt rigtige valg til alle slags hastigheder i fremtiden, uanset om det er 100 eller 320 km/t og med plads til mindst 565 passagere og en akseltryk på UNDER 19 tons er det målt i sæde/kv den aller billigste løsning.

Tog-sættet kan leveres med 3 forskellige spændinger som alt i Danmark og resten af Europa.

http://en.wikipedia.org/wiki/TGV_Duplex

Ved indsættelse af blot 4 TGV Duplex tog-sæt, vil man kunne frigive –

12-15 IC3 Tog-sæt

4 – 7 IR4 Tog-sæt

Og hvis der ved hver anden afgang fra Helsingør, ville

Ca. 8 ER Tog-sæt blive frigivet.

En finansierings mulighed kunne også være, at Staten ejede disse tog-sæt og udlejede dem igennem et konsortium til en operatør som F.eks. DSB eller anden operatør med et navn som F.eks.

BeltRER (Bælterne store/lille)+(Regional/Ekspress/Ruter)

Endvidere kunne baneafgiften sættes op fra 2,05 til 2,25 pr. km eller

pr. ton. Pr. aksel og måske mindre miljø-refusion til godstransporten.

Mvh.

Steen Skovshoved.

Blad 2:2