

Høring om fremtidens jernbane - TogfondenDK

God morgen alle sammen.

Det er ikke ofte at jeg har mulighed for, at fortælle om et projekt, der vil gavne hele Danmark, og som formentlig indeholder de største perspektiver for den kollektive trafik i nyere dansk historie.

Men den mulighed har jeg rent faktisk her i dag.

Det er regeringens målsætning, at hovedparten af trafikvæksten i perioden frem til 2030 skal foregå i den kollektive trafik. Det skal den for, at vi kan sikre en bæredygtig og grøn transport i Danmark og reducere trængslen på vejene.



Denne målsætning om at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken, deler regeringen med de fleste partier i Folketinget, for den indgår i aftalen om ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009.

Men hvis målsætningen skal omsættes fra vision til virkelighed, forudsætter det, at togtrafikken bliver tilstrækkelig attraktiv til at tiltrække nye kundegrupper, og at togtrafikken har mulighed for at afvikle den større trafik.

Det kræver, at vi har en jernbane, som er markant bedre rustet til fremtidens krav.

Udviklingen af jernbaneinfrastrukturen i Danmark har i det store hele stået stille i årtier.



Den eneste væsentlige forbedring har været etableringen af Storebæltsforbindelsen, der samtidig har forbedret mulighederne for vejtransport.

Det er først i de seneste år, at der med beslutningerne om signalprogrammet og den nye bane København-Ringsted er kommet skub i udviklingen i retning af en moderne jernbane i Danmark.

I modsætning hertil er der i andre europæiske lande i en årrække sket en markant udbygning af jernbanen med forøgelse af kapacitet og hastighed.

For så vidt angår elektrificering, har Danmark en af de laveste andele af elektrificerede strækninger i Europa.



Med Togfonden DK tages der et stort skridt i retning af, at jernbanen i Danmark kan indhente dette efterslæb.

Med Togfonden DK har regeringen samtidig anvist fuld statslig finansiering af en elektrificering af hovedbanen og en fuld gennemførelse af timemodellen.

Der er tale om nye penge. Der er altså ikke tale om, at der overføres penge fra vej- til baneområdet.

Regeringen vil fortsat prioritere vejområdet og nye vejprojekter, hvilket den seneste transportaftale af 21. marts 2013 da også er et eksempel på.

Tanken om at modernisere det danske jernbanelnet går som sagt tilbage til den politiske aftale fra 2009 om ”En grøn



transportpolitik”, som stort set hele Folketinget bakkede op om.

Visionen er i aftalen fra 2009 formuleret som en ”timemodel”, det vil sige, at rejsetiden mellem de største byer i Danmark skal bringes ned på én time.

København – Odense, Odense – Aarhus, Aarhus – Aalborg.

Vi har taget hul på at realisere timemodellen på strækningen København – Odense med beslutningen om etablering af den nye bane fra København til Ringsted over Køge.

Nu vil regeringen flytte timemodellen yderligere fra vision til virkelighed.



Vi skaber mulighed for at realisere de øvrige etaper Aarhus – Aalborg og også den vanskeligste etape Odense – Aarhus.

Det kræver nogle store anlægsinvesteringer, blandt andet:

- En ny dobbeltsporet højhastighedsbane over Vestfyn.

Det er en del af timemodellen til Aarhus, men giver også mulighed for at komme fra Odense til Esbjerg på en time.

- En ny bro, der fører jernbanen over Vejle fjord.
- En ny jernbanestrækning i Østjylland syd for Aarhus.



Fremtidens tog er elektriske.

Derfor vil vi elektrificere alle hovedstrækninger i Danmark.

Og vi vil gøre det så hurtigt, som det er praktisk muligt.

Målet er, at strækningen Fredericia – Aalborg kan være elektrificeret i 2020 og strækningen Roskilde – Kalundborg i 2022.

Endelig kan strækningerne Aalborg – Frederikshavn og Vejle – Struer være elektrificeret inden 2025.

Elektrificeringen betyder, at vi fremover kan købe gennemprøvet materiel, så vi aldrig igen skal komme i en situation som med IC4-toget.



El-tog er også mere energieffektive, klima- og miljøvenlige.

Hele Danmark får gavn af de hurtigere rejsetider, som følger af investeringerne i fremtidens jernbane.

En fremtidig køreplan for timemodellen vil tage udgangspunkt i det nye system af hurtige timemodeltog.

Et hurtigt tog vil køre en gang i timen på 1 time København – Odense og videre fra Odense på 1 time til Aarhus og 2 timer til Aalborg.

Det betyder konkret, at rejsetiden fra København til Aalborg reduceres fra 4¹/₂ time i dag til 3 timer.



De nye lyntog i køreplanen mellem Aalborg og København stopper ikke i Trekantsområdet.

Det skyldes at det er meget svært at finde en model, hvor toget stopper her og samtidig holder rejsetiden på én time mellem Odense og Aarhus.

Men jeg anerkender, at der kan være særlige grunde til, at et ekstra stop for timemodelstogene i trekantsområdet bør overvejes fordi området udgør et af landets vigtige vækstcentre.

Jeg vil derfor igangsætte en analyse – herunder en samfundsøkonomisk vurdering – af et eventuelt ekstra stop i Trekantsområdet, nærmere bestemt i Erritsø i den sydlige del af Fredericia.



Stationsplaceringen har den fordel, at både den østjyske motorvej og hovedbanestrækningen Århus-København og banen mod Kolding-Esbjerg og mod Sønderjylland krydser Erritsø.

Placeringen op af motorvejen gør det samtidig oplagt også at tilknytte et ”parker og rejs” anlæg til stationen.

Uanset om der etableres et ekstra stop for timemodelstogene i Trekantsområdet eller ej vil det imidlertid ikke være sådan at Trekantområdet forbigås.

Trekantsområdet får sine helt egne lyntog med én afgang i timen.

Toget vil udgå fra Aarhus og har stop i Horsens, Vejle og Fredericia. Derefter



kører toget til København og stopper kun i Odense.

Med ”trekants-lyntoget” vil man f.eks. i fremtiden kunne komme fra Fredericia til Aarhus på 45 minutter mod 61 minutter i dag.

Aarhus-Vejle tager fremover 34 minutter mod 52 minutter i dag og Fredericia-København 85 minutter mod 108 minutter i dag.

”Trekants-lyntoget” vil dermed køre lige så hurtigt mellem Fredericia og København som de øvrige timemodeltog.

Det kan lade sig gøre som følge af de baneudretninger og nye spor flere steder, som indgår i udspillet om Togfonden DK.



Desuden vil der med timemodellen blive introduceret et hurtigt tog, der kører på 1 time mellem København og Odense og videre til Kolding og Esbjerg.

Dermed bliver Esbjerg også en del af timemodellen, så rejsetiden fra Esbjerg til Odense – med stop i Kolding – bliver en time.

Parallelt med disse tog kører andre Intercity- og regionaltog, som betjener de mellemliggende stationer.

Timemodellen gavner derfor ikke kun de rejsende fra de store byer.

Hele Danmark vil få gavn af muligheden for moderne el-materiel og et sammenhængende banenet med hurtigere tog.



Der bliver tale om en historisk forbedring af togtrafikken.

De markante fald i rejsetider vil give danskerne endnu flere grunde til at tage toget frem for bilen, end de har i dag.

Det skyldes ikke mindst, at det i rigtig mange rejserelationer med fremtidens togtrafik vil være hurtigere at tage toget end bilen.

Timemodellen forventes derfor også at bidrage til at aflaste vejtrafikken og at trængslen på vejene reduceres.

Timemodellen skal nu, på baggrund af et indledende analysearbejde, konkretiseres i en egentlig VVM-fase og efterfølgende anlægslov.



Samtidig skal elektrificeringen og anlægget af timemodellen nøje koordineres, så man får en samlet udførelsesstrategi.

Det giver jo ikke meget mening at åbne en ny bane uden der også er mulighed for at køre med el-togene.

Det er derfor for tidligt, at sige noget helt præcist om, hvornår det fulde anlæg står færdigt, men et godt bud er i midten af 2020erne.

De større anlægselementer i timemodellen vil sammen med de trafikale effekter af projektet berøre rigtig mange mennesker.

Jeg vil derfor i løbet af 2013 igangsætte en dialogfase og møderække med besøg



hos borgmestre, lokale pendlere, erhvervslivet m.v. om projektet.

Et væsentligt mål med dette vil være at drøfte lokale ønsker og ideer og give plads til at få stillet alle de spørgsmål, som helt sikkert melder sig til et så stort og omfattende projekt.

Jeg ser derfor frem til at kick-starte debatten – ikke kun her på Christiansborg – men også ude lokalt om fremtidens jernbane.

Et andet element som regeringen er optaget af er indgåelsen af en politisk aftale om at gennemføre investeringerne i jernbanen som forudsat i udspillet om Togfonden DK.

Jeg er fortrøstningsfuld overfor, at der vil være bred politisk enighed om



projektet. Når der med aftalen fra 2009 var enighed om målet, så må vi også kunne skabe enighed om midlerne.

Jeg har i den forbindelse noteret mig at hele Folketinget synes at stå bag ønsket om at elektrificere det danske jernbanenet.

Jeg har også noteret mig, at partierne i aftalen om En grøn transportpolitik fra 2009 har støttet op om visionen om timemodellen.

Til slut vil jeg godt sige et par ord om DSB. Det har de sidste par år været en udbredt sport i medierne og blandt politikerne at tæske løs på DSB. Og det har været berettiget.

Jeg behøver bare at nævne tabene i Sverige, problemerne med IC4 toget,



omkostningsudviklingen i Danmark og forsinkelserne.

Men nu skal vi også passe på, at det ikke bare er blevet en vane altid at tale grimt om DSB.

En dårlig vane der gør at vi ikke kan se, at der faktisk er en meget positiv udvikling i gang over hele linjen. At der i dag er en ny ledelse der sammen med nogen meget dedikerede medarbejdere har fået vendt udviklingen. At det faktisk går fremad.

2012 har i al stilfærdighed været et rekordår for togtrafikken. Der har aldrig nogensinde været rejst så meget i tog i Danmark.

Hver dansker tilbagelagde således i gennemsnit hele 1200 kilometer på



skinner sidste år. Det vil sige at danskerne samlet rejste 7 mia. kilometer med tog. Det er 27 pct. længere end i år 2000, og det er ny rekord.

Samtidig kørte DSB's tog i 2012 med en meget høj rettidighed. 94,3 procent af DSB's regional og fjerntog kørte rettidigt i 2012. Det er den bedste regularitet siden år 2000. Det er ikke alene DSB's fortjeneste. Det skyldes også at der er blevet etableret et rigtig godt samarbejde mellem DSB og Banedanmark om at forbedre regulariteten.

Og endelig er der økonomien. Her har DSB vedtaget et genopretningsprogram, som frem til udgangen af 2014 vil have forbedret økonomien i DSB med 1 mia. kr.



Det er DSB nu halvvejs igennem at have gennemført. Og det betyder at DSB ved udgangen af 2014 vil have reduceret antallet af medarbejdere med godt 15 procent.

Det er en betydelig effektivisering, når det sker samtidig med at man leverer den samme service – ja faktisk en bedre service for passagerene.

Jeg synes disse tal viser, at medarbejderne og ledelsen i DSB over hele linjen gør et rigtig godt stykke arbejde og leverer et godt togprodukt til danskerne. Det betyder i min optik, at DSB arbejder på at blive en del af løsningen – og ikke en del af problemet – i forhold til fremtidens jernbane.

Tak for ordet.

