

Ringkøbing, 8 Maj 2016.

Til:

Transport og Bygningsudvalget

Energi- Forsynings- og Klimaudvalget

Kommentarer og idéer til gennemgangen af Togfonden.

Det forlyder, at man nu tager Togfondens dele til overvejelse igen, Det giver samtidig en mulighed for at tænke nye og anderledes løsninger ind. Herunder vil jeg gerne gøre opmærksom på 2 dele; Elektrificering og Finansiering.

Jeg håber kommentarer og idéer vil blive taget godt imod og kan være til god inspiration i udvalgenes arbejde. Og samtidig en opfordring til ikke at være bange for at se tingene fra en ny vinkel; sætte nye idéer frem til diskussion.

Tak.

Venlig hilsen

Hans J. Haugaard.

Electrificering.

Det synes at være en selvfølge, at når der tales om electrificering af jernbanenettet, så menes der den almindelig kendte opstilling med master langs banen, der holder en køreledning, som toget får elektrisk energi fra.

Denne metode har nogle ulemper. Køreledningsystemet skal etableres og derefter vedligeholdes i de kommende år. Sådan er det for al nyt anlæg, selvfølgelig. Men investeringen og de følgende udgifter kommer kun til at dække de dele af jernbanenettet, som fysisk får køreledninger tilknyttet. Man kommer altså ikke helt væk fra dieseldrevne tog med den planlagte electrificering, da den ikke dækker hele jernbanenettet. Og de eldrevne tog kan ikke køre på de banedele, der ikke har, eller får, køreledninger. Så selvom man investerer stort, må man stadig tage hensyn til togtype ifh til banestrækning. Miljømæssigt rammer man heller ikke en løsning, der giver forureningsfri togkørsel. Igen fordi man er nødt til at benytte dieseltog på nogle banestrækninger. Så man kommer ikke helt i mål, selvom man bruger en frygtelig masse penge.

Og en helt anden ting; Master og køreledninger langs en bane, er ikke noget der pynter i landskabet.

Kan man ikke gøre det på en anderledes måde? For eksempel batteridrift?

Vi hører nok mest om batteridrift ifb med elbiler. Men batteridrevne tog er en mulighed. Der er lavet forsøg med det*. Med den hastige teknologiske udvikling der sker generelt og indenfor batteriteknologier i disse år, må det være interessant at se nærmere på.

Kan vi oplade batterierne med el fra vindmøller og solpaneler? Så kan vi køre forureningsfrit. Og vi kan være med til at løse problematikken omkring elforbrug ifh til om vinden blæser eller ej og elforbrug når solen skinner eller ej. Altså, at togbatterierne kan fungere som en slags "buffertank" for den producerede energi. Man behøver dermed ikke at bruge elproduktionen i nuet, som i systemet med de førnævnte køreledninger.

De kommende års togindkøb kan planlægges for batteridrift. IC3-togene har kørt i en del år efterhånden og er stadig i daglig brug. Indenfor en snarlig fremtid må der tages stilling til erstatningen for disse. For de nye IC4-tog ser det ud som om de aldrig rigtigt kommer i gang. Så skal både IC3 og IC4 alligevel udskiftes med nye tog, er her altså en chance for at tænke og gøre noget nyt. En mulighed for at udvikle et "fremtidens tog" sammen med en togproducent. Det vil dreje sig om et større antal tog. En stor ordre. En ny idé. Man har en interessant situation at henvende sig med.

Der er ingen begrænsninger på jernbanenettet. Batteritogene kan køre overalt. De er ikke afhængige af ting (køreledninger), der ikke findes allerede. Der skal altså ikke foretages tilbygning / ombygning langs lange banestrækninger.

Hvordan skal det så fungere? Et godt spørgsmål. Der må laves nogle undersøgelser. Man kan forestille sig mange løsninger; Skal det være et lokomotiv med et indbygget batteri? Måske. Ulempen er at lokomotivet ikke er brugbart imens opladningen foregår. Skal man så istedet koble en batterivogn på et lokomotiv? Så kan lokomotivet bruges altid. Man skal bare skifte batterivognen efter behov. Eller skal man indbygge batterimoduler i gulvet på alle vogne? Så kan vognene ikke bruges imens de oplader. Men, jo flere vogne toget består af, jo mere energi er der brug for. Det passer fint med at hver vogn har sin egen energi med sig. Ja, allerede dér kom der nogle idéer på bordet.... Hvad med opladning? Hvor skal ladestationerne placeres? Igen, et godt spørgsmål. Men tag nu for eksempel Esbjerg. Det er endestationen i nogle sammenhæng. I nærheden findes en stor havvindmøllepark. Det er altså nærliggende at tro, at opladning med vindmølle produceret energi, kan bruges for opladning af togbatterier på denne station. Det er en tanke. Mulighederne må undersøges. Både dér og for andre logiske steder, således at opladning og kørsel kan fungere godt sammen.

Finansiering.

"...og hvor skal pengene så komme fra?" Et spørgsmål der kan tage pippet fra enhver god intention.

Hvis vi starter med at se bagud, så skulle indtægter fra nordsøolien finansiere Togfonden. Og nu ser det jo så ud til, at beløbet derfra ikke rammer nogenlunde med det budgetterede, pga af faldende oliepriser - vel derfor at det nu er tid til at genoverveje delene i Togfonden?

Hvad kommer det til at koste? Det er svært at svare præcist på. Der må undersøgelser til. Men man kan se det sådan, at det planlagte køreledningsanlæg har en etableringspris. Og derefter nogle årlige udgifter til vedligehold. Bruger man i stedet pengene på batteritog idéen, fjernes nogle ulemper og der fås nogle fordele, som beskrevet ovenfor. Ser man det i sammenhæng med kommende togindkøb, skubber man samtidig fremad på udviklingen af en ny teknologi, med en væsentlig tyngde (et stort projekt). En teknologi som vi og andre lande, kan få gavn af i fremtiden. Eksempelvis når vi ser

på miljø, energi-produktion, -opbevaring og -forbrug.

Det har altid undret mig, at man udpeger en bestemt ting - her, nordsøolien - til at finansiere et projekt som udføres til gavn og glæde for alle i landet. Det burde retteligt være en fælles sag. Altså, at der tilrettelægges en finansiering via skatten, løbende over de år, hvor projektet udføres. Dét er altså mit bud på finansiering af trafikken, herunder opgradering, fornyelse og vedligehold af jernbanenettet i Danmark. Det er i det hele taget mit bud på finansiering af transport infrastrukturen. Veje, jernbaner, broer, færger er til fælles frit brug. Vi betaler alle skat. Og på en eller anden måde benytter vi alle transport. Det er en del af det der får landet til at fungere. Ingen sær-finansiering, som med nordsøolien og Togfonden. Ingen betalingsanlæg. Ingen billetter. Ingen forhindringer. Bare kør...

Noget andet der også har undret, er at man har baseret finansieringen af et stort projekt (Togfonden) med noget der forurener (olieproduktion med følgende forbrug). I disse år, i et meget miljøfokuseret og grønt-tænkende land, virker det sært. Det virker mere logisk at skrue ned for olieproduktionen og op for den vedvarende energiproduktion og udviklingen af de tilknyttede teknologier. Gad vide hvad de fremtidige indtægter kan blive til landet i den sammenhæng?

*eksempel på testkørsel med batteridrevet tog: <http://www.theguardian.com/environment/2015/jan/13/low-carbon-battery-powered-train-carries-first-passengers>