



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Den 11. juni 2020

## **Skinnerne vandt over asfalten – naturligvis**

Med afrapporteringen af (u)mulighederne for at erstatte togene på Østbanen med en busløsning er det endeligt afklaret, at busser på Østbanen er en løsning helt uden fremtid.

Rapporten viser med al tydelighed, at en busløsning på ingen måde kan levere det samme som en jernbane kan. Selv med rapportens (påtvungne?) forblommede ord om busløsningens påståede kvaliteter, kan ingen længere være i tvivl om at skinneløsninger på alle måder er bedre end løsninger på asfalt.

Og selv om man i rapporten på mange måder har forsøgt at beskrive busserne som sammenlignelige med togenes komfort og fart, er det tydeligt, at der er en verden til forskel mellem hvad en bus kan og et tog kan.

Man har også fra starten bevidst forsøgt at lave sammenligninger på et niveau, der skulle sikre at busserne kom til at fremstå bedre. Noget der ikke lykkedes. Busser kan ikke uden store vanskeligheder sættes til at køre med op til 100 km/t uden at passagerne skal fastspændes med sikkerhedsseler og ingen må stå op. Og for at have en sikkerhed for kørslen, der bare er lidt på højde med togets, skal der fældes masser af træer og rives huse ned for at have tilstrækkelig oversigt ved krydsende veje.

Og man har bevidst sammenlignet nye busser med dagens dieseltog, selvom de nye tog, som lokalbanerne snart skal til at købe, vil være elektriske tog, der kører på batterier, men som også vil kunne køre videre under køreledninger. Og tog, der ligesom de nuværende dieseldrevne typer, nemt kan køre ikke kun 100, men både 120, 140 og 160 km/t. Med den nu endeligt kommende udskiftning af Østbanens spor bør man naturligvis sikre at hastigheden ikke bare bliver de tidligere 100 km/t, men meget gerne meget hurtigere.

Men hvorfor skulle vi i det hele taget have denne undersøgelse? Enhver med bare lidt forstand på kollektiv trafik kender forskellene på bus og tog og disses placeringer i transportlandskabet. Og ingen velfunderede og professionelle trafikfolk ville drømme om at erstatte tog med busser.

Det virker mere og mere tydeligt, at der dybt ind i Transportministeriet er folk, der ud fra private politiske holdninger arbejder bevidst på at undergrave den kollektive trafik. De forsøger at tale jernbanen ned og (motor)vejene op med påstande om at busser er lige så gode som tog. Og de er lykkedes dem med skiftende transportministre at få forsinket arbejdet med at få den danske jernbane op på et Europæisk kvalitetsniveau.

Også i det nyligt udgivne Serviceeftersyn af jernbanen har de fået indarbejdet et afsnit om at se på bussernes saliggørende muligheder som erstatning for tog. Noget der nu godt og grundigt er afvist med rapporten om busser på Østbanen.

Det er på tide at Transportministeren får lavet en grundig oprydning i sit ministerium, så vi ikke igen og igen udsættes for dette makværk af misvisende og inkompetent planlægning.

For et halvt århundrede siden blev der i en sindsyg benzinrus nedlagt hundrede og atter hundrede af kilometer jernbanestrækninger rundt om i landet. Samtidig med at nogle, desværre alt for få, fremsynede privatbaner indkøbte nye og moderne togsæt og derved fik fremgang, fik olie- og asfaltindustrien lobbyet for at busser var fremtiden for den kollektive trafik.

I dag kigger man i mange tidligere stationsbyer ikke kun langt efter toget, men også efter bussen, der for længst er sparet væk. Den bus, der skulle gøre den kollektive trafik bedre, men som med stor forudsigelighed ikke evnede at løfte arven fra jernbanen. Her er befolkningen nu påtvunget at have ikke kun en, men sikkert to biler for at komme hjemmefra. Det er det, som de politiserende embedsfolk i Transportministeriet arbejder for at skal gentage sig. Lad det ikke ske.

I andre lande som Tyskland, Frankrig og Tjekkiet har man i de sidste årtier genåbnet flere nedlagte jernbanestrækninger. I disse lande arbejder man både statsligt og regionalt for at forbedre den kollektive trafik, og det gør man ikke med asfalt og busser, men med tog på skinner.

Hvor der er en vilje er der en – skinne – vej, det er jernbanen der er fremtidens klimasmarte trafik.

Med venlig hilsen  
Rådet for Bæredygtig Trafik  
Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem  
[Niels.wellendorf@mail.dk](mailto:Niels.wellendorf@mail.dk)  
<http://baeredygtigtrafik.dk/>