



Rail™

Ingeniørforeningen, IDA, Kalvebod Brygge 31 – 33, 1780 København V

[IDA Rail](#)

10. maj 2023

IDA Rails hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane

IDA Rail har med stor interesse gennemlæst Trafikstyrelsens udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2023, og er tilfredse med muligheden for at indsende et hørings svar og komme med vores forslag til forbedringer og tydeliggørelse af mål.

IDA Rails hørings svar tager udgangspunkt i disharmonien mellem EU-kommissionens målsætning om at fremme jernbanetrafikken og den faktiske udvikling i Danmark. Med en forventet trafikstigning på passagersiden på blot 2 % i 2030 finder vi, at forrentningen af de mange milliarder kroner, der trods alt investeres i jernbanen, er utilfredsstillende. Vi stiller derfor en række konkrete forslag, der gerne skulle forøge nytteværdien af de investerede midler. Vi mener, at forslagene vil bidrage til at bringe udviklingen i Danmark på niveau med vores nabolande, hvor der ses helt andre vækstrater for både passager- og godstrafik på jernbane.

Vi henviser i øvrigt til vores [Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 fra marts 2021](#).

IDA Rail tilbyder gerne en uddybning af hørings svaret, såfremt Trafikstyrelsen måtte ønske dette.

Har den statslige jernbane et potentiale?

Om ti år (2033) vil den statslige jernbane tage sig markant anderledes ud. Hovedstrækningerne vil være elektrificerede, mens regionalbaner og lokalbaner er indrettet for batteridrevne passagertog. Signalprogrammet er udrullet på alle strækninger. Hastigheden vil være øget til 200 km/t på hovednettet (med mulighed for en forøgelse til 230 km/t), og på de øvrige strækninger op til 160 km/t (men flere steder i første omgang desværre kun til 140 km/t). Udover den faste Femern-forbindelse, vil den nye højhastighedsstrækning på Vestfyn og den nye regionalbane Aarhus-Silkeborg være ibrugtaget.

Den statslige jernbane bør derfor have et stort potentiale, og, alt andet lige, kunne tiltrække flere passagerer og mere godstransport, end det er tilfældet i dag. Derfor undrer det os, at forventningerne til passagervækst er så lave, som de er fremstillet i høringsudgaven til Trafikplan 2023, og meget forskellig fra den udvikling der forventes i vores nabolande.

Gøres den statslige jernbane ikke mere attraktiv og tager en større markedsandel af den samlede trafikvækst, vil de betydelige milliardinvesteringer, der er foretaget siden 2010 for at opnå en moderne og tidssvarende jernbane, i realiteten have betydelig længere tilbagebetalingstid end forventet, og i værste fald være spildt.

IDA Rail anbefaler, at Trafikplan 2023 sætter fokus på potentialerne i den statslige jernbane på kort sigt (2033) og på længere sigt (2043), således de betydelige investeringer der er foretaget, kommer til nytte.

Nødvendige investeringer i nye signalsystemer (CBTC på S-banen og ERTMS på fjernbanen) har været umulige at komme udenom efter mange år uden fremsynede fornyelser, men de har samtidig også været så omfattende, både teknisk og økonomisk, at det har skygget eller blokeret for andre lige så nødvendige fornyelser af infrastrukturen.

IDA Rail foreslår indledningsvis, at der for år 2033 – dvs. når de store infrastrukturprojekter er gennemført og flåden af tog er elektrisk drevne – skitseres et samlet billede af det danske jernbanenet, der viser klassifikation af strækningerne, maksimal trafikkapacitet pr. strækning, strækningshastigheder, stationer, mulige rejsetider mellem knudepunkter og passagerpotentialer. Altså en kvalificeret "forecast" på en Netredegørelse for den statslige jernbane i 2033. Herved vil grundforudsætningerne være på plads, inden ønskelisten for mulige trafikscenarier skitseres.

Styrkelse af den regionale og lokale passagertrafik

Ambitionsniveauet for det fremtidige trafikomfang er alt for lille og hænger slet ikke sammen med de mange fysiske tiltag, der gennemføres. Helt generelt mangler der servicemål for, hvilken trafik der kan /skal udføres. Det var der i den forrige plan.

Både den til rådighed værende kapacitet, og de mange investeringer i nye signalsystemer og elektrificeringen, giver øget kapacitet og dermed plads til en markant forøgelse af persontrafikken.

Det betyder, at frekvensen kan sættes op til mindst halvtimesdrift i hele driftstiden for herigennem at tilgodese ikke kun pendlerne, men også fritidstransporten (der samlet set er større end pendlingstransporten). Med en forøget frekvens vil mange pendlere og fritidsrejsende kunne tiltrækkes og vælge bilen fra. Ud over bedre frekvens bør der også være flere direkte forbindelser mellem trafikknudepunkterne.

Som udgangspunkt bør der i hele driftstiden være halvtimes drift med standsende regionaltog på alle strækninger, suppleret med hurtige regionaleksprestog (X-tog) i dagtimerne/myldretiderne. På Sjælland bør der være en blanding af standsende regionaltog på strækningerne nærmest København og hurtige X-tog på de lange strækninger.

Udgangspunktet for køreplanlægningen bør ikke være den nuværende togbenyttelse, men det samlede transportbehov. Det betyder også, at de meget mangelfulde prognoser i planen bør justeres og genberegnes. Samtidig vil det give et kvalificeret grundlag for kommende investeringer i nyt togmateriel (el- og batteridrevne) og retrofit af eksisterende flåde.

Med en ny, ændret og samlet organisering af ansvaret for køreplanlægningen og driftsafviklingen vil man også kunne sikre, at trafikken på de enkelte banestrækninger hænger ordentligt sammen med gode korrespondancer. I tillæg ser vi nødvendigheden af en enkel og fælles takststruktur.

Der skal således ikke kun ses på transporten på de statslige banestrækninger, men på alle banestrækninger inklusiv de regionale (private) baner, og der bør ses på sammenbindingen af kørslen mellem banerne.

Vi henviser her til IDAs [baggrundsnotat om fremme af kollektiv trafik fra 2021](#).

Passagertallet og markedsandelen er et resultat af det samlede transportbehov og den frekvens der udbydes. Således vil der med et lille transportbehov og en god frekvens være en stor markedsandel. Mens der ved et stort transportbehov og en lav frekvens vil være færre der brugt toget, og dermed en lav markedsandel.

Det kan bl.a. ses med eksempler på figur 4 og 5 i IDA Rails Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 ([Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 fra marts 2021](#).)

Det største transportbehov er i regionaltrafikken, hvor der mange steder er en lav markedsandel for jernbanen, mens markedsandelen for fjerntog generelt er høj. Der er således brug for en markant forøgelse af regionaltrafikken, mens der for fjerntrafikken bør sættes mere på kortere rejsetider end mere frekvens.

På visse steder af banenettet kan der være behov for en udbygning med krydsningsstationer og/eller delvis dobbeltsporudbygning, for at kunne honorere højere frekvens samt sikre en mere robust trafikafvikling, se eksempelvis afsnit 4.2 IDA Rails Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 (link ovenfor)

Skifteforholdene mellem tog og andre transportformer som cykel, bus og bil skal forbedres, så det bliver nemt og problemfrit at skifte hurtigt mellem transportformerne. Dette vil medføre behov for ombygning af flere stationer.

Hurtig og attraktiv indenlandsk fjerntrafik

IDA Rail anser, at det primære mål med den moderne, klimavenlige og bæredygtige jernbane er, at kunne tilbyde hurtig og attraktiv togtransport på kryds og tværs af landet. Det gælder både den trafik, der forventes at kunne køres kommercielt uden statsligt tilskud og den trafik, der kræver statslig subsidiering.

Fjerntrafikken må i 2033 forventes kørt med moderne elektrisk langdistance togmateriel, svarende til DSB's kommende IC5 Alstom-togsæt, eller tilsvarende standarder. Maksimalhastigheden vil være op til 250 km/t og komfortniveauet højt. Trafikplanen bør sætte minimumskrav til såvel evt. kommerciel som udbudt indenlandsk fjerntrafik, generelle servicemål og kvalitetsmål, med henblik på at øge markedsandelen for ikke mindst erhvervsrejser, men også for fritidsrejser og pendling, så jernbanen dermed kan forrente investeringerne som forventet og måske endog være selvfinansierende.

Fjerntrafikken kan eksempelvis opdeles i fire segmenter:

A) Den (evt.) kommercielle indenlandske fjerntrafik kunne omfatte Lyntogs-forbindelser:

- København-Odense-Aarhus-Aalborg med en høj frekvens fx hver ½ time i hele driftsdøgnet, høj gennemsnitshastighed og relativt få stop undervejs.
- København-Odense-Esbjerg med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet, høj gennemsnitshastighed og relativt få stop undervejs.

B) Den subsidierede indenlandske fjerntrafik som køres på statslige trafikkontrakter, for at sikre tilstrækkelig høj frekvens i driftsdøgnet. Denne trafik kan omfatte Intercityforbindelser, med stop ved alle byer på over 10.000 indbyggere:

- København-Fredericia-Aarhus med en høj frekvens fx hver ½ time i dagtimerne og timedrift i de øvrige tider af døgnet

- Esbjerg-Fredericia-Aarhus med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet
- Flensborg-Fredericia-Aarhus-Aalborg med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet.
- Ringkøbing-Herning-Aarhus med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet.
- Struer-Herning-Fredericia-Odense med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet.

C) Gennemgående landsdelsforbindelser kørt på statslige/regionale trafikkontrakter, for at sikre transportmuligheder mellem de tyndest befolkede egne i Jylland og Hovedstadsområdet:

- Hovedstadsområdet og Nordvestjylland (fx Herning, Holstebro, Struer og Thisted samt Viborg og Skive),
- Hovedstadsområdet og Sønderjylland (fx Tønder og Sønderborg)
- Hovedstadsområdet og Nordjylland (fx Hjørring, Frederikshavn og Skagen).

Landsdelstogene køres med hybridtog (batteri-el). Frekvensen kan variere fra 4-12 daglige forbindelser, evt. ved at dele/samle med øvrige landsdeltog i trafikknudepunkterne (Fredericia og Aalborg).

D) International trafik kørt på kommercielle vilkår eller målrettet subsidiering, for at facilitere udvikling af langdistance jernbanetrafik som alternativ til luftfart i overensstemmelse med EU's målsætninger:

- Via Femern forbindelsen, fx København-Nykøbing F-Lübeck-Hamburg
- Jysk korridor (Aalborg)- Aarhus-Hamburg
- Fri trafik (fx SJ-kørsel til Odense/Aarhus), nattog, fritidstrafik (skitur, sommerdestinationer, chartertog)
- Fri trafik fra Skandinavien der går gennem Danmark fx Stockholm-Hamborg-Berlin, Malmø-Køln og Oslo-Berlin
- Fri trafik fra Tyskland til Danmark fx Berlin-Aarhus/København, Køln-København og Hamborg-Aarhus

Service mål og kvalitet for international persontrafik skal fastlægges med henblik på at øge markedsandelene for erhvervs- og fritidsrejser.

Gods på jernbane

Der savnes en beskrivelse af planens indvirkning på godstrafikken, hvorfor en del af høringssvarene adresseres tiltag for at forbedre rammevilkårene for godstransport på jernbane.

IDA Rail anser ikke godstransport med el-lastbiler som et energieffektivt alternativ og vi foreslår, at der udarbejdes en tilsvarende trafikplan, som redegør for en godsstrategi med det formål at opnå klimaneutralitet for denne del af transportarbejdet i Danmark.

En sådan Trafikplan for godstransport skal koordineres med Trafikplan for persontrafik, da det er den samme sporkapacitet, som brugerne skal anvende.

De fysiske love betyder, at vi vil få meget bedre anvendelse af den klimaneutrale energi ved at i langt højere grad anvende jernbanen til godstransport. Det vil samtidig kunne frigøre kapacitet på landets motorvejsnet, hvor der i dag på mange hovedstrækninger primært er lastbiler i det inderste motorvejsspor.

Hvis der tillades afgiftsfri godstrafik på lastbiler til og fra passende knudepunkter eller hubs (med læssespor), vil der være et incitament til at flytte transport over på banen.

Der bør etableres faste tog mellem hubs placeret strategiske steder i Danmark, hvorved det kan sikres, at det er attraktivt for speditører at benytte jernbanen til godstrafik både indenlands, men også når godset skal fragtes til udlandet.

Gods på jernbane skal være så effektiv, at indenlandsk gods afsendt aftenen før skal være fremme næste dag på slutdestinationen.

IDA Rail anbefaler, at der iværksættes en systematisk gennemgang af de tilbageværende læssespor, for at finde frem til hvor stor en omkostning, der vil være ved at genetablere godstrafik på banen.

Der bør fortages undersøgelser, som analyserer muligheden for (re-)etablering af læssespor, for herigennem at afdække omkostningerne i forbindelse med udvidelse af godstrafik på banen. En kort afstand til læssespor/hubs er en væsentligt forudsætning for, at jernbane transporten bliver konkurrencedygtig.

Der er et stort potentiale i igen at udbygge muligheden for at kombinere skibstransport og jernbanegodstransport. Vi anbefaler at undersøge etablering af intermodal-faciliteter (hubs) for containere samt godspor til havne, hvorfra der sker ind- og udskibning af gods. Der er noget forkeret i, at de store godsmængder, der losses og læsses, køres videre på landets veje og ikke på jernbane. Havnene i Aarhus, Aalborg og Kolding, og i noget mindre omfang Køge og Vejle viser, at det kan lade sig gøre.

Godsspor genetableres eller nye godspor tilvejebringes, f.eks. til Kalundborg Havn, som i dag har en dybvandshavn men med en nedlagt og afbrudt havnebane.

Jernbanen og den grønne omstilling

I forhold til den grønne omstilling finder IDA Rail det problematisk, at trafikplanen ikke er i overensstemmelse med Folketingets egne 2030 og 2050 mål. Vi mener, at styrkelsen af jernbanetransport for såvel passager som godstransport, vil bidrage positivt til den grønne omstilling og reduktion af drivhusgasser, trængsel og andre miljøpåvirkninger fra vejtransporten.

De mål og prognoser der fremgår af trafikplanen, medvirker efter IDA Rails opfattelse ikke til opfyldelse af de mål, der er vedtaget for udfasning af fossile brændstoffer.

Nabolandene har øget deres investeringer i jernbanen, både for passager- og godstrafik, fordi de har erkendt, at jernbanen som transportform er en vigtig faktor i bestræbelserne på at opnå et bæredygtigt samfund uafhængigt af fossile brændstoffer.

Trafikplanen i sin nuværende udformning er desværre en bekræftelse af, at Folketingets målsætning for udfasning af CO₂ ikke dækker alle områder og ikke fokuserer nok på jernbanen. Det betyder, at vi i Danmark har et optimeringspotentiale for en sænkning af CO₂-udledningen, som ikke bliver udnyttet