

## **Referat af møde den 25. maj 2010 i værkstedet for en bæredygtig trafikvison**

**Næste møde er: 23. juni kl. 19. – fælles møde for den samlede gruppe med John Whitelegg**

**Til stede:** Annagrethe Ottovar, Kjeld A. Larsen, Lasse Kofoed, Axel Thrige Laursen, Jens Hvass, Lasse Schelde, Leif Kajberg og Flemming Møller (ref.)

### **Dagsorden:**

1. Dirigent: Kjeld, referent: Flemming
2. Status for værkstedets 2 grupper og forslag om sammenlægning
3. Behandling af Jens' skitse til ansøgning om midler til sekretærhjælp
4. Aftaler om de næste møder i værkstedet
5. Aftenens hovedemne: Visioner vedr. Regional jernbanedrift frem til 2030 v. Alex Landex, DTU.

### **Ad 2) Beslutning om Trafikværkstedets arbejdsstruktur**

Efter Kjelds forslag sammenlægges værkstedets 2 arbejdsgrupper med en skønsom vægtning af idéer fra begge grupper, men dog med de trafikstrukturelle emner i front. Arbejdsplanen vil ikke involvere ændring af den tidligere fremsendte mødeplan med hensyn til fællesmøderne. Se **Ad 4)**

### **Ad 3) Ansøgning om midler til værkstedets formidlingsindsats fremover**

Jens Hvass havde tidligere udsendt oplægget, og nogle har godkendt udkastet, og substansen er opfattet som værende efter hensigten af de fleste. Annagrethe påtog sig at fremsende nogle forslag til en lidt mere generel og delvis syntaktisk opstramning af teksten, hvorefter Jens udfærdiger den endelige version.

### **Ad 4) De næste mødedatoer**

Det samlede værkstedets næste møder er p.t. aftalt til

**23. juni** (med besøg fra England – i relation til den igangværende VeloCity-konference og

**19. august** (med besøg af Lars Gemsøe fra Gehl Architects)

### **Ad 5) Jernbanetrafik i Regionen. Ved Alex Landex, DTU Transport**

Efter en kort præsentationsrunde fortalte AL om de undersøgelser Instituttet har udarbejdet med henblik på en klarlægning af vilkår og fremtidsperspektiver for jernbanedriften i og omkring Sjælland frem til år 2030.

Den veloplagte fremstilling blev ledsaget af et fyldigt dias-show, og den interesserede forsamling bidrog hele tiden med spørgsmål til opklaring eller/og komplettering af de fremlagte undersøgelser.

Alex Landex, DTU Transport, fortalte om beregninger, visioner og muligheder for banetrafik i Sjællandsregionen. (De store baner). Han refererede til Ingeniørforeningens 4 scenarier: business as usual, Los Angeles-modellen (motor-lovers), bæredygtig udvikling af transportbehov, samt regional udvikling.

### **Status 2010 – og lidt fortid**

En forhenværende transportminister har – trods et til tider diskutabelt medieimage – givet start til et par gode tiltag, bl.a. Infrastrukturkommissionen og Fehmern-forbindelsens vedtagelse, mente AL. Ikke alle var enige heri, men set med jernbanebriller har beslutningen kun varslet godt!

Nytænkning var nødvendig for at sammenbinde landsdelene, og det hjalp en del da Storebælt fik bro, og senere Øresund. Fehmernforbindelsen vil også få betydning for Sjælland.

Status 2010 er en meget høj udnyttelse af jernbanekapaciteten i DK. Faktisk er kun Japan, Schweiz og Holland mere effektive.

Udfordringen ligger på strækninger med nær ved fuld udnyttelse: København-Roskilde og Odense-Århus, eksempelvis.

I BaneDanmark satser man på en fordobling til 2030. Udviklingen i gods-banetrafik er meget positiv, hvis efterspørgsel bruges som parameter, kan der blive tale om en 3-dobling i samme periode. Størst stigning er konstateret i transittrafik. Indenlandsk godstrafik er faldet, og det gælder i højere omfang desværre også for den internationale godstrafik (mindre eksport fra DK på skinner).

### **Trafikinvesteringer.**

Ny signalteknik er besluttet på strækningerne Orehoved-Rødby, og kørestrøm (elektrificering af) på strækningerne København-Ringsted, som før antydte: Bro over Fehmern Bælt, samt Ringmetroen i Kbh.

Den vigtige Gods-Korridor Napoli-Stockholm (B) skulle herved få bedre funktion.

Dobbeltspor Lejre-Vipperød, Vamdrup-Vojens, Vordingborg-Masnedø og Orehoved-Rødby måske Esbjerg

En kilde til evige spekulationer og nødvendige, dyre anlægsarbejder er og vil være konflikterne mellem passager- og godstog. Et eklatant eksempel eksisterer vest for Kastrup Lufthavn station.

Flaskehalsene for godstrafikken er Drogdøntunnelen, Kastrup St., Taastrup, Roskilde, Ringsted, Storstrøm, Storebæltstunnelen, Trekantområdet og Padborg.

Beregninger giver ikke mange chancer for en forøgelse af godstrafikken, hvis også banerne skal rumme persontog. Scenariet for Fehmern er endnu vanskeligere, idet kun 4 tog i timen i tunnel bliver muligt. Det er lettere for bromodellen.

Gode muligheder i Sydsverige, men på Sjælland er persontogtrafikken meget besværliggjort af Hovedbanegården. (Den er i sandhed også unik – bedømt ud fra europæiske normer: Næsten ingen anden Hovedstation har gennemkørsel!)

### **Den utilstrækkelige elektrificering**

Elektrificering er et yderligere problem (mangler!): Selv Bulgarien, Rumænien o.a. østeuropæiske strækninger ligger længere fremme end de danske.

Først når dieseltogene nærmer sig udskiftning, mener politikerne at der er basis for elektrificering.

I virkeligheden bør IC3 udskiftes i 2020. MR-togene skulle have været skiftet i 2008.

Regeringens nyeste trafikinvesteringsplan omfatter stadig dieseldrift i betragteligt omfang.

Der er faktisk behov for en fornyelse af Infrastrukturkommissionens arbejde nu, men man kan da glæde sig over at Genopretningsplan 2010 tilsyneladende har skånet trafikinvesteringerne.

Der savnes tit anskueliggørelse af trafikmængdernes sammenligningsgrundlag (End ikke en 4-sporet motorvej oppe på jorden ved Nørreport ville kunne klare persontransporten, der i dag udføres af baner under jorden!)

Signalsystemet er afhængigt af skinnerne, der dog samtidigt skal bortlede de 25 kV, der bruges som kørespænding. Problemet kan løses ved immunisering, og det er delvis indført Lunderskov-Esbjerg.

Storebæltstunnelen er plaget meget af tæring i de elektriske systemer, grundet kombinationen af saltvands- og dieselsrøg-aerosoler.

Elektrificeringen forventes at skulle udvides på de sjællandske regionalbaner og på regionalbanen Kbh-Køge-Næstved, Hovedbanenettet (Århus og Aalborg) er næste naturlige udbygning.

### **Befolkningstæthed og placering af baner**

Lidt diskussion om placering af baner i forhold til befolkningstætheden. Udviklingen har jo også vist, at en forudsætning for byudvikling tit har været en banestrækningssanlægning. Eksemplet med Frederikssund-S-banen er åbenbart.

AL huskede på "den hollandske ABC", der foreskriver at bygge tæt og lave masser af P-pladser ved trafikknudepunkterne.

Signaludskiftning skal foregå over en årrække frem til 2021, tidligst i Nordjylland og på Sjælland.

I det hele taget er det et diskussionspunkt værd at inddrage et muligt behov for flere baner ud i de områder, man ønsker at fastholde tilværelsen i.

### **Rejsetider og -hastigheder**

Udviklingen i rejsetid har været faldende, og op til 2018 forventes i hvert fald i de europæiske strækninger et fald på næsten en halvering målt med udgangspunktet i 1990. Heldigvis afspejles denne gevinst også i markedsandelen mellem trafikarterne, bus, fly, bil og tog – efter indførelse af højhastighedstog. Datamaterialet er dog behæftet med en vis usikkerhed, fordi mange instanser har svært ved at fremskaffe dem, men EUROSTAT er nok nærmeste mulighed for kildemateriale.

En væsentlig faktor for tog-fremkommelighed er ikke uventet selve banekvaliteten. Fra at køre 180 km/t topfart og til 160 gav på strækningen Fredericia – Århus "kun" et tab på under et halvt minut. Til gengæld giver det en langt større energibesparelse. Også hér ville en elektrificering give rimeligere energiuudnyttelse og sammenhæng mellem hastighed og tidsbesparelse.

Perrontiden er en mange gange overset faktor. F.eks tager det RE-toget 12 min at køre Hellerup-Kbh.H sml. m. S-togets 12 ½ min. Trods at sidstnævnte skal standse dobbelt så tit som RE-toget.

### **Højhastighedstog**

Blandet drift giver de forventede konflikter mellem de stoppende persontog og de konstant (langsommere) kørende godstog. De nye højhastighedstog vil kunne give mindre forsinkelser grundet konflikter – især hvis køreplanerne omfatter et lang startstykke uden stop. En anden faktor kunne være at man "bundter" mindre, dvs. undlader afgang på hele og halve tidspunkter.

Andre faktorer er shunts udenom de større knudestationer, der ville kunne muliggøre overhalinger. Kapacitetsudnyttelsen har en øvre grænse, og natdrift på godstrafikkene er ikke så nemt som det lyder, grundet behovet for nødvendig reparation, fornyelse og vedligehold af banenettet.

Axel Thrige efterlyste indstillingen til en mulig projektering af Slagelse-Næstved og af Høng-Slagelse udligningen. Der kan nok diskuteres, hvor stort kundegrundlaget er sydpå, og i det hele taget skal erhvervshensyn være tungere vejende, inden spaderne stikkes i jorden – iflg. ALs undersøgelser. Trafikinvesteringsplanen rummer en (ny) mulighed for at konsekvens-modelberegne et behov for anlæg. **Letbaner** på disse steder ville sandsynligvis være bedre løsninger end regulære baner.

Fordelene ved højhastighed er 1) flere passagerer, 2) flere billetindtægter, 3) bedre mandskabs- og materieludnyttelse, 4) billigere drift, 5) bedre driftsøkonomi og lavere billetpriser og 6) højere frekvens.

## Afsluttende og afrundende spørgsmål og svar

Mobilitet? Tilgængelighed? Kjeld efterlyste en klar bevidsthed om hvilke af disse termer, der har størst samfundsmæssige konsekvenser. Samspilsmulighederne med andre transportmidler er meget afgørende for transportvalg – herunder tog. Ligesom det betyder noget, at man har mulighed for at HOLDE på passagererne.

ALs forklaring gik ud på, at der bliver mest valuta for pengene, hvis man starter med at koncentrere sig om de **lange strækninger** (S-busser) og (S-)tog frem for letbaner. Det er forventeligt at der ved indførelse af (konkurrerende) Metrobaner bliver mindre behov for buslinier.

Lasse S. efterlyste på et tidspunkt en kommentar til **bæredygtighed**.

AL nævnte også planer og undersøgelser for fast forbindelse **Helsingør-Helsingborg**, men en hindring kan være at godstrafik på Kystbanen er stort set umulig med den eksisterende persontogsdrift. Det ville kræve baneanlæg på uventede steder langs nogle af motorvejene og/eller ringvejssystemerne.

AL mente, at togdrift generelt på centraleuropæisk niveau er ved at **udfase flyruter**. Det samme sker nok her i DK, nok også meget sammenhængende med dør-til-dør-tilgængeligheden af storbyerne. Baneprojektering i **Sydsverige** vil kunne give perspektiv (i 2030) af rejsetider ml. Kbh. og Stockholm på under 3 timer og til Oslo under 5 timer. Noget om pisk og gulerod afsluttede debatten. AL sværgede mest til **road-pricing** i en modereret udgave. Uanset hvordan, skal det laves gradvist, og det vil også fungere bedst i et veldefineret område, f.eks. København. **London** prøvede at forøge buskapaciteten med 100 ekstra busser, men det viste sig at 30 ville have svaret til behovet.

Efter denne meget levende og spørgsmålsmættede, lange aften takkede Kjeld Alex Landex for den medrivende fremstilling.