

En gentænkning af det danske jernbanepersontransportsystem i lyset af flytrafikkens udvikling

Af Ib Lunde Rasmussen, cand polit partner i LR Consulting

Det er tid til at gentænke det danske jernbanepersontransportsystem. Timemodellen sejler blandt andet fordi en fokusering på en udvidelse kapaciteten af jernbanesystemet i Østjylland med bl.a. en ny jernbanebro over Vejle Fjord er voldsomt omkostningskrævende. Så lad os vaske tavlen ren og kikke nye veje. Lad os starte med helikopterperspektivet.

I dag foregår en stigende andel af den udlandsrelaterede persontransport med fly. Årsagen er at fly er billige i drift. De kræver ikke skinner med signaler, vejbroer og andre krydsninger. Og så er de billige pr fløjet kilometer. De kræver blot at der er placeret nogle trafikoperatører i tårne rundt omkring i Europa, som kommunikerer med flyene via radio.

Fly er en transportform som ingen kan konkurrere med på afstande over blot nogle hundrede kilometer. Men passagererne har dog fortsat behov for at komme fra hjem eller arbejdsplads til en lufthavn med funktionsduelige forbindelser. Så der er behov for effektive lokaltransportløsninger.

Udviklingen i flytrafikken, og specielt til ferieformål er sket med accelererende fart over de sidste ti år. Ændringen er sket så hurtigt at politikerne knapt nok har fået erkendt hvad det er som sker. I dag flyver man til en feriedestination et sted i Europa og lejer en bil til priser man ikke ville have troet mulige for blot få år siden.

Denne udvikling burde få stor betydning for den måde vi anlægge vores syn på behovet for fremtidige infrastrukturinvesteringer i transport. De gældende modeller for fremskrivning af trafikgrundlag for nye investeringer i veje og jernbaner opererer som en selvfølge med vækstprocenter for de næste tredive år uden at kunne forestille sig at markante ændringer i transportformer kunne ske. I trafikprognosen for biltrafikken gennem en ny Femerntunnel opereres eksempelvis med årlige procentstigninger i antal gennemkørende biler, mens realiteten er at antallet af personbilskrydsninger i de sidste ti år er stagneret.

Når nu flytrafikken får en stor og central rolle i den fremtidige persontransport så bør vi indtænke dette forhold i alle beslutninger om opbygning af fremtidig infrastruktur.

Indlæggets formål er at påpege hvorledes vi kan opbygge et persontransportsystem der optimerer samspillet mellem hurtige og billige flyrejser og effektiv og smidig tog- og biltrafik indenfor lokalområderne.

Indlægget foreslår at gøre de to store lufthavne i Danmark, Kastrup og Billund, til de centrale punkter i et fremtidigt persontransportsystem. Det foreslås at de to store lufthavne forbindes med en direkte og hurtig jernbaneforbindelse. Den skal være rygraden i det fremtidige jernbanesystem. Princippet for jernbaneforbindelsen skal være at nødvendige kapacitetsudvidelser sker ved anlæg gennem åbent land uden for byzonerne, hvor anlægget kan være billigt og hvor der kan køres rimeligt hurtigt og at de få stoppesteder kan etableres sammen med store åbne parkeringspladser. Jernbaneforbindelsen over Fyn kunne eksempelvis føres syd om Odense hvor en ny banegård kunne anlægges med rigeligt antal parkeringspladser og forbindelse med lokaltog til Odense nuværende banegård.

Fra Odense kunne jernbaneforbindelsen føres til en ny Lillebæltsbro syd for den nuværende og videre til et stop i trekantsområdet og derefter videre direkte til Billund.

Fra Billund kunne jernbanen videreføres til et sted uden for Århus, eksempelvis ved E45, hvor der tilsvarende kunne anlægges en ny banegård med masser af parkeringspladser og forbindelse med letbane til Århus.

Kastrup ligger fint nok i forhold til lokaltransportbehovene i Hovedstadsregionen

Den lokale togtransport i regionen mellem Århus og Fredericia kunne fortsætte med de nuværende baneforbindelser. Men den nye linje fra Århus over Billund til København ville blive den hurtigste togforbindelse mellem de to største danske knudepunkter. Muligvis ville den nye bane kunne leve op til kravene for timeplanmodellen. Dermed ville al debat om at forøge togkapaciteten gennem de bymæssige områder i Østjylland kunne afsluttes.

Hvis Ålborg med lufthavn ville hægtes op på den nye nationale lufthavnsrygrad kunne man forbinde jernbanen til Ålborg med den nye station uden for Århus.

Indlægget vil kunne udbygges med konkret forslag til linjeføringer over Fyn og op til Billund og videre til Århus med skøn over rejsetider. Dog alt sammen på skitseniveau.

Endvidere med skøn over anlægsomkostninger