

Stikordsreferat fra Trafikdage i Aalborg, 27. august 2012

Special Session: Dobbelt op på jernbanen med store projekter

Mødeleder: Alex Landex, DTU Transport

Oplægsholdere: Bastian Zibrandtsen, Transportministeriet
Alex Landex, DTU Transport
Tommy O. Jensen, Atkins
Bjørn Wahlsten, Rejsekort A/S

Indledning ved Alex Landex, DTU Transport

Der gives en oversigt de besluttede anlægsprojekter, som er med til at muliggøre et dobbelt så stort transportarbejde på jernbanen i 2030, herunder bl.a. signalprogrammet og nye baner samt dobbeltspor, højere hastighed og kørestrøm på en række strækninger.

Oplæg ved Bastian Zibrandtsen, Transportministeriet

Med udgangspunkt i trafikforliget fra 2009, hvor det blev besluttet at størstedelen af fremtidens trafikvækst skal ske i den kollektive trafik, og at jernbanen skal moderniseres og opgraderes, gives en gennemgang af fordelene ved højere hastighed, herunder Timemodellen, samt hvilke udfordringer, løsningsmuligheder og fremtidsudsigter der er i forhold til implementering af denne.

Oplæg ved Alex Landex, DTU Transport

Med udgangspunkt i jernbanenettets eksisterende udnyttelse præsenteres det hvilke forventninger der er til den fremtidige jernbanegodstrafik. Der er i dag store flaskehalse på jernbanenettet, bl.a. ved Kastrup station, i Trekantområdet og gennem tunnellerne under Øresund og Storebælt. Efterspørgslen efter godskanaler er stigende, og i 2020 forventes der en fordobling af antallet af godstog gennem Danmark. Som løsningsmuligheder foreslås bl.a. bedre overhalingsforhold, anvendelse af tog med større kapacitet, overgangen til ERTMS samt udbygninger af banenettet. Trafikinvesteringsplanen vil afhjælpe nogle af problemerne, men til gengæld vil Timemodellen lægge beslag på en del af den frigjorte kapacitet. Der er derfor fortsat behov for udbygninger samt en mere effektiv kørsel af togene.

Spørgsmål/kommentarer fra deltagerne

Sp: Kunne man ikke flytte noget gods over på skib, for på den måde at aflaste banen?

Svar: Noget gods kan godt flyttes, men meget skal stadig køre på banen, ikke mindst til og fra havnene.

Oplæg ved Tommy O. Jensen, Atkins

Med udgangspunkt i de vedtagne politiske beslutninger om elektrificering af banerne til Esbjerg og Rødby samt principbeslutningerne om, at resten af hovedbanen også bør elektrificeres, gives forslag til hvilke rute- og materielstrategier der kan benyttes under de forskellige etaper af elektrificeringen. Det konkluderes, at det godt kan lade sig gøre at lave en transition fra diesel til el og stadig beholde de indkøbte IC4 og IC2-

togsæt, da der efter en fuld elektrificering på fjenbanen stadig vil være behov for dieseltog på regionalstrækningerne, og da MF- og ER-flåden forudsættes udfaset i perioden fra 2021 til 2033.

Oplæg ved Bjørn Wahlsten, Rejsekort A/S

Med udgangspunkt i en kort redegørelse over hvad Rejsekortet er og hvorfor det er nødvendigt, gives en orientering om planerne for videre udrulning samt de foreløbige erfaringer omkring brugen af kortet. Undersøgelser viser, at Rejsekortet har ført til flere rejser med den kollektive trafik, og at Rejsekortet derved vil være med til at sikre målet om dobbelt så mange passagerer på jernbanen. Kunderne har endvidere generelt taget godt imod kortet. Dog har der også været negativ feedback fra kunderne, primært pga. kravet om udtjekning samt forståelse og accept af prisændringer. Rejsekortets forsinkelse på 3 år har medført øgede udgifter, men til gengæld er der opnået yderligere funktioner og lavere årlige driftsomkostninger i forhold til den oprindelige kontrakt.

Spørgsmål/kommentarer fra deltagerne til hele sessionen

Sp: Til Tommy: I forhold til en fordobling af jernbanetransportarbejdet - er der sædekapaцитet nok i 2030?

Svar (TJ): Der bliver behov for mere materiel - beregningen er ikke fyldestgørende.

Sp: Til timemodellen - er der ikke mulighed for at gøre den mere fleksibel, f.eks. kortere rejsetid Århus-Aalborg og længere rejsetid Århus-Odense? Så har man mere at skrue på.

Svar (AL): Kunne man komme ned på 3 kvarter KBH-Odense, kan man godt bruge 75 min. videre til Århus, hvor der er lidt færre passagerer (Alex)

Svar (BZ): Man bliver nok nødt til at lave afvejsninger over hvor dyrt det sidste minut bliver. Men foreløbig ser det meget realistisk ud.

Kommentar: Der er lige så mange der rejser KBH-Nyborg som KBH-Århus. Nyborg skal derfor i højere grad tænkes med.

Svar (BZ): Nyborg er allerede godt med - der står toget stærkt. Det vigtige er at fokusere på hvor der kan hentes yderligere passagerer, også i forhold til overflytning af flytrafik til jernbanen.

Sp: Der er behov for IC4-togene, men ikke der hvor de oprindeligt var tiltænkt. Var det muligt at oprette et statsligt materielselskab, der leaser ud til operatørerne – dvs. flytte ejerskabet af materiellet?

Svar (BZ): Der er ikke gjort nogen overvejelser omkring dette pt.

Svar (DSB): Meget godt forslag., især med de kontraktformer vi har i dag med korte kontrakter (5-7 år), hvor operatøren ikke ønsker at stå med materiellet bagefter.

Sp: Hvordan kan det være, at man med rejsekortet skal tjekke sig ud manuelt? Kunne man ikke i stedet bruge en "portalløsning" ligesom på vejene?

Svar (BW): Det er nødvendigt med meget korte læseafstande, da det ikke ønskes at rejsekortet aktiveres, hver gang en bus eller et tog kører forbi. En portalløsning vil derfor ikke kunne anvendes.

Sp: Er der med Rejsekort ikke tale om overvågning, når alle data bliver indsamlet og gemt?

Svar (BW): Der er tale om anonymiseret data, og det er strengt strafbart for medarbejderne at kigge på enkeltpersoners rejsedata. Der er derfor ikke tale om overvågning.