

Netværk for bæredygtig trafik

16. august 2016

Forslag til bedre togbetjening mellem Danmark og Tyskland

Baggrund

I de kommende år vil udbygningen og opgraderingen af Sydbanen mellem Ringsted og Femern medføre indskrænkninger af trafikken på grund af omfattende sporarbejder. Der påregnes således i både 2018 og 2019 sporspæringer i 7 – 8 uger ad gangen. Med den besluttede fremrykning af arbejdet forventes også spæringer i 2017.

Dette må formodes i særlig grad at kunne gå ud over de internationale tog mellem København og Hamburg, der forventes erstattet af togbusser.

Hertil kommer at de nuværende indlejede tyske ICE tog (med 195 pladser) forventes taget ud af drift ved køreplansskiftet den 11. december 2016 (K 17), og erstattet af et mindre antal IC3 togsæt (med 151 pladser) med sikkerhedsudrustning til kørsel i Tyskland.

Der vil derfor også være mangel på materiel med færre afgang og færre pladser til følge. Enkelte af afgangene vil muligvis kunne køres med 2 togsæt, og dermed lidt flere pladser end i de tyske togsæt, men totalt set bliver der færre pladser.

I alt udbydes der i K16 i sommer-højsæsonen ca. 1.500 pladser i togene. Fra K17 vil der formentlig maksimalt kunne udbydes ca. 900 pladser.

Med færre afgang bliver der også færre forbindelser til tog videre sydpå i Tyskland.

Der er derfor et akut og påtrængende behov for at se på alternative muligheder for såvel togbetjening som materiel.

Den nuværende togbetjening og materielanvendelse

Der er i dag 4 direkte tog mellem København og Hamburg via Femern, udvidet til 7 tog i ferieperioderne, hvor der således er tog hver anden time. Køretiden er ca. 4 timer og 50 minutter.

Hertil kommer muligheden for hver anden time at køre via Flensburg med skift i Fredericia og Flensburg. Der er dog 2 direkte tog (i ferieperioderne 3) mellem (Aalborg) Fredericia og Hamburg og dermed kun et skift København-Hamburg. Køretiden den vej er ca. 5 timer og 15 minutter mellem København og Hamburg.



Danmarks
Naturfredningsforening



Jyder
Mod overflødige motorveje



I dag anvendes på ruten via Femern ud over de indlejede tyske ICE dieseltog enkelte IC3 dieseltogsæt udstyret med tysk sikkerhedssystem.

Også togene mellem Aalborg og Flensburg/Hamburg kører med IC3 dieseltogsæt med tysk sikkerhedssystem.

Der er i alt kun 16 af disse IC3-togsæt med tysk sikkerhedssystem til rådighed. Heraf anvendes i K16 op til 6 sæt i trafikken mellem København og Hamburg via Femern og 7 togsæt i trafikken mellem Aalborg og Flensburg/Hamburg. De resterende 3 togsæt anvendes på grund af DSBs kritiske materielsituation i indenlandske IC-tog.

Forslag til ny togbetjening

Til supplerende og delvis erstatning for det nuværende togsystem via Femern bør der hurtigst muligt indsættes et nyt togsystem hver anden time i form af hurtige tog mellem København og Hamburg via Fyn og Jylland. Togene bør køre med få stop og uden om Fredericia, hvilket sparer 15-20 min.

Et sådant togsystem forventer vi vil kunne få en køretid på ca. 4 timer og 50 minutter, svarende til den tid der i dag bruges via Femern.

Togsystemet tænkes indsat som et supplerende lyntogssystem med afgang ½ time forskudt for de nuværende lyntog, i minuttal -25 i de lige timer.

Som udgangspunkt med samme stop som lyntogene over Sjælland og Fyn, altså alene i Høje Taastrup og Odense, men der kan også tænkes enkelte andre stop, som f.eks. Slagelse. Mellem Odense og Flensburg bør der alene standses i Kolding og evt. Tinglev. Evt. grænsekontrol skal så ske i togene, som det tidligere har været praksis.

For så vidt angår kørslen i Tyskland mellem Flensburg og Hamburg må DSB indgå en aftale med de tyske trafikselskaber og togoperatører. Afhængig af antallet af stop på den tyske delstrækning kan de nye tog muligvis erstatte nogle eksisterende tog der i dag køres af Schleswig-Holsteins trafikselskab (NAH.SH). Umiddelbart vil det hurtigste være at køre med kun et stop undervejs som de nuværende tog mellem Aalborg og Hamburg (f.eks. i Rendsburg).

Det er vigtigt, at såvel de tog der fortsat kører via Femern som de nye tog til Hamburg via Flensburg får gode skiftemuligheder til vigtige tog videre mod

- Berlin
- Paris
- München
- Basel
- Köln, Bruxelles, Amsterdam

og sikrer gode forbindelsesmuligheder til de østrigske baners nattog i Hamburg.



Danmarks
Naturfredningsforening



Jyder
Mod overflødige motorveje



Det nye togsystem vil formentlig aflaste andre togforbindelser mellem København og Odense, som derved i et vist omfang kan køre med færre togsæt der i stedet kan anvendes til opformeringer eller nyindsættelser andre steder. Herunder kan de 3 resterende IC3-togsæt med udrustning til kørsel i Tyskland overføres til brug for flere afgangse mellem København og Hamburg via Femern.

Nyt materiel

Til indsættelse i de nye tog mener vi at der bør anvendes et antal 2-systems elektriske lokomotiver med tilhørende vognstammer. De vil kunne indsættes langt hurtigere end togsæt, og de vil have den fleksibilitet at de i mange år frem vil kunne bruges til mange formål, både i Danmark og i internationale tog. I Østrig kører lokomotivtrukne eksprestog op til 230 km/time.

En anden fordel ved at vælge lokomotivtrukne tog er at der er et marked for udlejning af togvogne i Europa, så den danske togvognspark kan nemmere justeres end med togsæt. Der er dog ikke et godt marked for udlejning af lokomotiver.

Ved at køre elektrisk udnyttes endvidere den allerede eksisterende elforsyning, og der undgås kørsel med dieseltog under køreledninger. Ved at anvende 2-systems lokomotiver undgås bytte af lokomotiv i Padborg med den længere køretid dette medfører.

Det anslås at der skal bruges mindst 7 togstammer plus reserver til at køre togsystemet.

Da DSB står overfor at bestille nye elektriske lokomotiver er det vigtigt, at en del af disse anskaffes som 2-system lokomotiver.

Det forventes af DSB vil anskaffe mindst 26 elektriske lokomotiver til brug i den sjællandske regionaltrafik sammen med de eksisterende dobbeltdækkervogne.

DSB forventes også at have en option på 12 lokomotiver som 2-systems lokomotiver.

Det bør imidlertid ikke være en option, men en del af bestillingen helt fra starten, således at lokomotiverne til brug for togene til Hamburg kan leveres så hurtigt som muligt.

DSB bør også samtidig bestille de vogne, der skal bruges til togene til Tyskland. Det kan eksempelvis være samme type dobbeltdækkervogne, som nu indkøbes og anvendes til IC-togene i Tyskland og som dermed er en hyldevare.



Danmarks
Naturfredningsforening



Jyder
Mod overflødige motorveje



Forbindelsen via Femern

Indtil en fast Femern forbindelse står klar og indtil nyt materiel er indkøbt, må DSB indsætte så mange afgangene med IC3-togsæt som muligt. Det vil sige dels de forventede 6 togsæt som skal køre fra K17 som de sidste 3 togsæt. Det vil formentlig betyde at der kan opretholdes en køreplan næsten som den nuværende, men desværre stadig med færre pladser.

Da der næppe vil kunne køres et højfrekvent (to-timers i højsæsonen) togsystem som "fri trafik", vil det også i fremtiden være nødvendigt at køre togene mellem København og Hamburg via Femern som en del af DSB's trafikkontrakt, der derfor må justeres.

Igen nattog til udlandet

De direkte nattog til udlandet bortfaldt fra køreplansskiftet i december 2014 og har været stærkt savnet, ikke mindst af deres tidligere 170.000 årlige passagerer.

Disse nattog kørte også med elektriske lokomotiver (der dog måtte byttes i Padborg) og via Flensburg.

Med det nye foreslåede nye togsystem vil det igen være muligt at indføre nattog til udlandet ved at opformere togene med sove- og liggevogne, som kan fortsætte fra Hamborg til destinationer i det sydlige udland. Dette kræver dog et samarbejde med en nattogsoperatør i Tyskland fx de østrigske baner (ÖBB).

Vi opfordrer derfor også til at nattog igen indføres som en del af trafikkontrakten med DSB eller anden togoperatør, og at der optages forhandlinger med ÖBB, som fra december 2016 overtager nattogsdriften i Tyskland.

Andre fordele

I de nuværende tog via Femern er det ikke muligt at medtage cykler. Dette vil være muligt med et nyt togsystem. Der vil også være muligt at indsætte café- eller spisevogne i de nye tog.



Danmarks
Naturfredningsforening



Jyder
Mod overflødige motorveje

