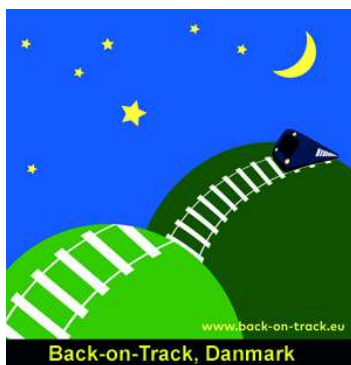




16.3. 2021

Få Danmark tilbage på det europæiske jernbanekort

D. 29.3. åbnes det Europæiske Jernbaneår under den portugisiske ministers ledelse, og dagen efter mødes EU's transportministre for at drøfte nye tiltag for de europæiske jernbaner.

Det er en oplagt anledning til at melde Danmark ind i det gode selskab af lande, der konkret forpligter sig på at udvikle jernbanerne som internationalt grønt transportmiddel.

Skal jernbanerne i Europa virkelig kunne øge andele i forhold til fly og landeveje, må der sættes mål og deadlines, så en langsigtet positiv udvikling kan komme "på sporet". Kapaciteten for passagertog og godstog skal øges, og en stor masterplan skal gøre dette muligt. Danmark har bl.a. interesse i, at Hamborg-området ikke bliver en prop for mange flere tog fra/til Danmark.

Back-on-Track, Danmark foreslår flg.:

1. Der nedsættes en dansk-tysk kommission for at øge kapaciteten for jernbaner fra hhv. Jylland og Femern, så kapaciteten passer til behovet 2029 - 2050 og herefter. Det tager tid at udvikle jernbanekapacitet.
2. Trafikministeriet udformer en handlingsplan, der fører til flere direkte passager dag- og nattogetsforbindelser til hhv. Oslo og kontinentet, både på kort sigt (2024) og på længere sigt (fra 2029). Denne plan kan hente inspiration i det tyske udspil til TEE 2.0, hvor Danmark har en nøgleposition mellem Skandinavien og Kontinentet. Der skal uden tvivl indgås aftaler med lande i Europa, der er parat til at iværksætte igangsættende eller blivende støtte til en række essentielle ruter, på linje med det samarbejde ministre fra Frankrig, Tyskland, Østrig og Schweiz lancerede i december 2020.
3. Trafikministeriet beslutter sig for, hvordan persontogs jernbanemateriel i fremtiden skal ejes i samarbejde med de nordiske lande, så Danmark kan tilslutte sig en nordisk pulje for internationale vogne til brug for international nattogetskørsel inden 2029.

Vedr. punkt 1, infrastruktur sydpå

Femern forbindelsen. Jernbanen over Femern til Hamborg er ved at blive udbygget/nybygget i disse år. Det kan endnu nås at forbedre hastigheden på dansk side fra Vordingborg til Nykøbing FI. til 230 km/t og over Lolland til 250 km/t. Det kan også nås at få øget hastigheden på tysk side fra Puttgarden til Lübeck til 250 km/t. Hermed kan vi få fuld valuta for de kæmpestore investeringer i den faste forbindelse.

Jylland-Hamborg forbindelsen. Udover dobbeltsporet Tinglev-Padborg bør hastigheden på den danske bane øges til først 200 km/t og på sigt til 250 km/t. Perronerne i Kolding bør forlænges da de pt. er en begrænsning for nattog. På tysk side er det af dansk interesse, at kapacitet og hastighed sættes i vejret. Det kan betyde, at der på sigt kommer en ny, dobbeltsporet jernbane langs A7 med 250 km/t og med stop i Neumünster. Den flaskehals, som Hamburg Hbh. allerede nu udgør, bør løses ved nyanlæg.

Vedr. punkt 2, igangsætte internationale tog

I forhold til Skandinavien er det især jernbanebetjeningen København - Oslo, der lider nød. Der må allerede i 2024 kunne skabes 1-2 direkte tog i dagtimerne og et direkte nattog mellem de to hovedstæder.

For tog i dagtimerne sydpå, må der med DSB's nye lokomotiver og vogne fra 2024 kunne etableres 2-times drift København - Hamborg, hvoraf de to kan videreføres til fx Köln og Berlin. Det kan kræve brug af option om tilkøb af flere IC-vogne fra firmaet Talgo, måske også med styrevogne. Når der er elektrificeret til Aarhus kan de internationale tog evt. sammenkobles i Kolding.

Flere nattog sydpå. I Schweiz, Østrig og Holland står kompetente myndigheder klar med støtte til at igangsætte nattog til København som så kan blive hub for rejsende også videre til Sverige og Norge. Der kan uden tvivl igangsættes nattog i retning af Zürich, München, Innsbruck og Wien i 2024 eller før. Midler fra nattogsaftalen med svenskerne kan meget passende bruges til at igangsætte en hurtig undersøgelse af disse muligheder.

Vedr. punkt 3, pulje for internationale vogne

Der er både i Sverige og Norge konkrete overvejelser om hvordan fremtidens vogne til nattog skal tilvejebringes. Begge lande har en national myndighed, der i forvejen ejer vogne, der udlånes til støttet jernbanedrift. På europæisk plan overvejes det også hvordan nattogsvogne kan finansieres og udlånes fra centrale puljer, en rapport herom vil være klar i september 2021.

Skal Danmark fremover knyttes bedre til udlandet med nattog vil det være utroligt meget nemmere, hvis en dansk myndighed bliver medejer af materiel, der kan sættes i brug i international og dansk støttet trafik. Det kræver bl.a. en dansk afklaring af, hvordan sådant materiel fremover skal ejes.

Back-on-Track, Danmark er en del af det europæiske netværk af samme navn. I Danmark består vi af personer med tilknytning til trafikpolitiske ngo'ere og af enkeltpersoner. Vi har facebook siden "bevar nattoget" og har lånt plads på på denne hjemmeside:

<https://baeredygtigtrafik.dk/page/1/?s=back-on-track>