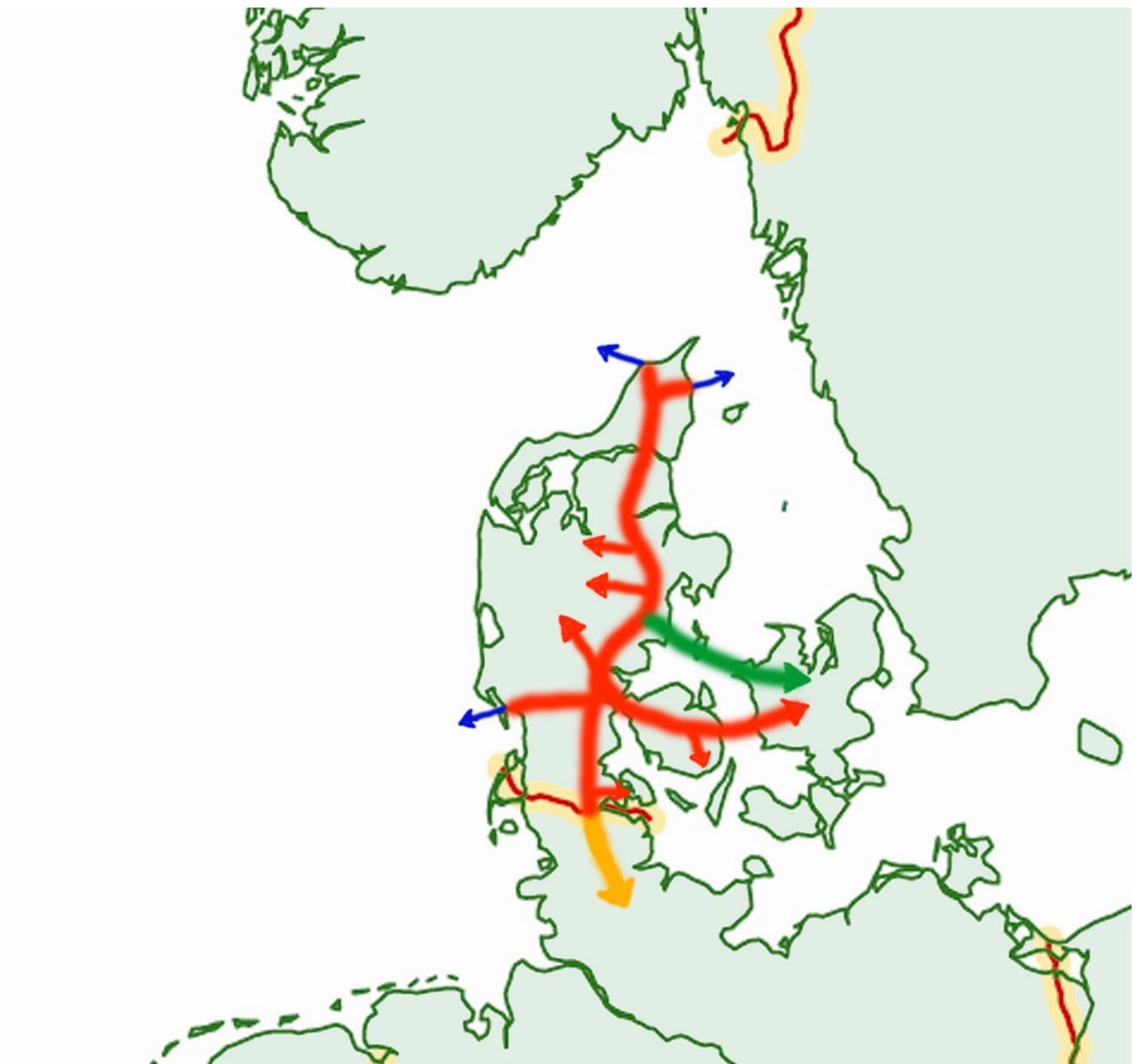


Jørgen Kristiansen

Modernisering af Banenettet i Vestdanmark



Nr. 2010-01

ISSN 1397-3169

SKRIFTSERIEN

INSTITUT FOR SAMFUNDSUDVIKLING OG PLANLÆGNING

Modernisering af Banenettet i Vestdanmark

© Aalborg Universitet og Jørgen Kristiansen 2010

Skriftserien 2010-01
ISSN 1397-3169

Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11-13
9220 Aalborg Ø

FORORD

Formålet med denne rapport er at dokumentere og præsentere muligheder og krav til de metoder og tilgange, som kunne benyttes til en samfundsmæssig vurdering og planlægning af banenettets udbygning i Vestdanmark. Heri indgår at fremme forståelsen af forudsætninger og betingelser for banernes modernisering. Det generelle sigte er endvidere at bidrage til et bedre beslutningsgrundlag, en mere systematisk planlægningsmetodik samt et åbent beslutningsforløb for store trafik anlæg i Danmark.

Rapporten er opdelt i en indledning og tre hovedafsnit. Indledningen beskriver kortfattet rapportens udgangspunkt og fremgangsmåde.

I hovedafsnit 1 resumeres og kommenteres hovedpunkterne vedrørende problemstillinger og beslutningsforløb omkring banenettet.

I hovedafsnit 2 beskrives de foreliggende planlægningsinitiativer og forslag til banettets udbygning, herunder trafikpolitiske initiativer. Der sættes bl.a. fokus på de institutionelle forhold, på overvejelser om alternative linieføringer for baneinfrastrukturen i Jylland, og på barrierer og muligheder for udvikling af godstransport med bane.

I hovedafsnit 3 gives et resumé af de forskellige problemstillinger og mulige indsatsområder. Der afsluttes med nogle anbefalinger til hvordan den strategiske beslutnings- og planlægningsproces for banenettet i Vestdanmark kunne forbedres, med særlig henblik på opgradering og modernisering af den jyske længdebane.

Aalborg Universitet, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, januar 2010

Jørgen Kristiansen

Indholdsfortegnelse

	Side
Indledning.....	1
1. Problemstillinger for det eksisterende banenet.....	3
1.1 Præsentation af banenettet.....	3
1.2 Resumé af problemstillinger.....	5
1.3 Den forsinkede elektrificering og IC4 projektet.....	10
2. Tidligere planer og forslag.....	12
2.1 DSB plan 2000.....	12
2.2 Baneplanudvalgets rapporter.....	13
2.3 DSB's plan "Gode Tog til Alle" og IC4 projektet.....	17
2.4 Trafikstyrelsens strategiske overvejelser.....	20
2.5 Infrastrukturkommissionens betænkning.....	23
2.6 Intercity trafik og Timemodellen.....	25
2.7 Regeringens trafikinvesteringsplan og den transportpolitiske aftale.....	26
2.8 Politisk aftale om "En moderne jernbane".....	31
2.9 Hindringer og muligheder for gods med bane.....	35
2.10 Overvejelser om motorvejsnettet i Jylland.....	41
3. Et samlet syn på banenettet.....	44
3.1 Resumé af iagttagelser.....	44
3.2 Institutionelle, infrastrukturelle og driftstekniske hindringer.....	46
3.3 Strategier og indsatsområder til styrkelse af banedriften.....	48
3.4 Alternative linieføringer for den jyske længdebane.....	49
3.5 Overordnet strategi og metodisk beslutningsforløb for banenettet.....	53
Litteraturkilder.....	55
Appendiks: Historik vedrørende institutionelle ændringer.....	57

INDLEDNING

I det følgende gives et kortfattet rids af de problemstillinger og den metodiske tilgang som er udgangspunktet for denne rapport.

Udgangspunkt

Rapporten behandler hovedproblemstillingen vedrørende banenettets udbygning i Vestdanmark. Der tages her udgangspunkt i følgende iagttagelse om det transportpolitiske beslutningsforløb som beskrevet nedenfor:

I 1995-97 gennemførte det på daværende tidspunkt nedsatte ”Baneplanudvalg” en analyse af behovet for modernisering af den jyske længdebane¹. Resultaterne af analysen blev publiceret i rapporten ”Modernisering af jernbanens hovednet” (Trafikministeriet, april 1997). Denne analyse blev imidlertid ikke videreført eller indarbejdet i senere transportpolitiske analyser og initiativer, hverken i forbindelse med Transportrådets aktiviteter der ophørte i 2001, eller i det omfattende udredningsarbejde der blev gennemført i 2007 af Infrastrukturkommissionen.

Der knytter sig en række problemer og hindringer til den nuværende banedrift generelt og til den jyske længdebane i særdeleshed. Disse forhold er dokumenteret og uddybet i rapporten og omfatter både transportpolitiske, institutionelle, infrastrukturelle og driftstekniske forhold.

Der er behov for – indenfor rammerne af en overordnet strategi og planlægning – at gennemføre konkrete investeringer og en række andre virkemidler til udvikling af en effektiv og konkurrencedygtig banedrift i fremtiden.

Fremgangsmåde

De spørgsmål som belyses, med henblik på at fastlægge en overordnet strategi og masterplan for banetransportens udbygning og modernisering, er:

- Hvordan det fremtidige hovedbanenet i Vestdanmark (Jylland og Fyn) skal se ud. Dette indbefatter hvilke strækninger der bør omlægges, forberedes til indførelse af højhastighedstog, betjene godstog, og betjene henholdsvis fjerndrift og lokaldrift på passagersiden.
- Teknologiske krav til banenettet. Disse krav indebærer også fremme af interoperabilitet² i form af fælles driftsmæssige standarder for Sverige, Danmark og Tyskland (elektriske

¹ Ved begrebet ”den jyske længdebane” forstås i denne rapport den samlede baneforbindelse fra de internationale færgenhavne i Frederikshavn og Hirtshals i nord til den dansk-tyske grænse ved Padborg / Flensborg.

² Interoperabilitet (”interoperability”) på baneområdet angiver, at togsæt er i stand til at krydse landegrænser uden at skifte lokomotiv mv. ved grænsestationen.

fremdriftssystemer og automatiske signal- og togstyringsystemer), samt omfanget af elektrificeringen.

- De fremtidige institutionelle rammer. Heri indgår de eksisterende institutionelle forhold for baneinfrastrukturen samt for regulering af banedriften, herunder ansvarsfordelingen mellem Trafikstyrelsen, Banedanmark og banetransportselskaberne (operatørselskaberne).
- Sikring af konkurrencefremmende markedsbetingelser for godstransport på bane.

Rapporten afsluttes med nogle forslag til hvordan den strategiske planlægningsproces for banenettet i Vestdanmark kunne forbedres, eksemplificeret med opgraderingen af den jyske længdebane.

Spørgsmålet om nedlæggelse af helt lokale banestrækninger berøres ikke i rapporten. En nedlæggelse af sådanne banestrækninger kan komme under overvejelse, hvor der ikke forekommer et potentielt godstransportbehov, og hvor passagergrundlaget samtidig er så beskedent at busdrift ud fra en driftsøkonomisk synsvinkel vil være langt gunstigere.

1. PROBLEMSTILLINGER FOR DET EKSISTERENDE BANENET

Det følgende hovedafsnit præsenterer det eksisterende banenet i Danmark. Endvidere gives der et resumé af nogle problemstillinger i sammenhæng med kravene til det fremtidige banenet. Endelig kommenteres årsagen til den udeblevne eller udskudte elektrificering af banenettet.

1.1 Præsentation af banenettet

Figur 1 viser det eksisterende banenet som præsenteret på Banedanmarks hjemmeside.



Figur 1: Klassificering af banenettet i Danmark

Kilde: Banedanmarks hjemmeside (www.banedanmark.dk), 2007/2009

Banedanmark inddeler – som det fremgår af figuren - jernbanen i følgende klasser, der karakteriserer de enkelte strækninger:

- **Hovedbaner**, der er markeret med en sort/orange linie på kortet. **Hovedbanenet** udgør det overordnede banenet, som binder landsdelene sammen. Det består af den jyske længdebane mellem Aalborg og Padborg, samt af øst-vest banen der forbinder København med Trekantområdet og Esbjerg.
- **Regionalbaner**, der er markeret med en orange linie med sorte prikker. Regionalbanerne forbinder blandt andet de større byer uden for hovedbanen.
- **Lokalbaner**, der er markeret med hvid/orange linie. Lokalbanerne forløber typisk i områder med forholdsvis lav befolkningstæthed.
- **Godsbaner**, der er markeret med en dobbelt linie og kun benyttes af godstog. Hvor linierne er stiplede (fx Tinglev-Tønder) er banen p.t. ude af drift.

Banestrækninger der har status som **Privatbaner**, og derfor ikke hører under Banedanmark, er markeret med en enkelt linie. Dette gælder fx banestrækningerne Hjørring-Hirtshals, Frederikshavn-Skagen, og Randers-Ryomgård (mod Grenå).

Kun strækningen fra København over Sjælland og Fyn - via Fredericia, Taulov og Lunderskov - til Padborg, samt kystbanen København – Helsingør, er elektrificeret (jf. efterfølgende figur 4). Den jyske længdebane er dobbeltsporet på strækningerne Aalborg – Lunderskov/Vamdrup og Vojens – Tinglev (hvor dobbeltspor blev etableret i 1996), men kun enkeltsporet på strækningerne Aalborg – Hjørring – Frederikshavn, Hjørring – Hirtshals, Vamdrup – Vojens og Tinglev – Padborg.

Mellem Hobro og Tinglev angiver Banedanmark de maksimale strækningshastigheder til 160 km/t eller 180 km/t, på nær for Fredericia – Vejle delstrækningen hvor hastigheden er reduceret til 140 km/t blandt andet grundet underbunden af plastisk ler. Nord for Hobro er den maksimale strækningshastighed angivet til kun 120 km/t, hvilket hovedsageligt skyldes fraværet af et automatisk tog kontrolsystem nord for Hobro. I 1993 indførtes automatisk tog kontrol (ATC) på strækningen København-Århus. Senere er ATC³ også indført på strækningerne Århus-Hobro, Middelfart/Fredericia-Lunderskov-Esbjerg og Lunderskov-Padborg.

Linieføringen for den jyske længdebane bærer præg af, at størsteparten af det nuværende banenet blev fastlagt i den sidste halvdel af 1800-tallet. Dette giver sig udslag i et snørklet og uhensigtsmæssigt forløb på flere delstrækninger især mellem Hobro og Trekantområdet/Kolding. Den nuværende linieføring medfører både en del omvejskørsel (fx mellem Randers og Århus) og skarpe kurveforløb som er mindre hensigtsmæssige for højhastighedstog.

Et yderligere forsinkende forhold er at Århus banegård er indrettet som en form for endestation, dvs. at gennemgående tog til og fra det nordlige og nordvestlige Jylland skal ”vendes” i Århus med omrangering af lokomotiver mv. til følge. Forslag til udbedring af alle disse mangler blev præsenteret allerede i Baneplanudvalgets og Banestyrelsens rapport fra april 1997: ”Modernisering af jernbanens hovednet”.

Endelig kan det bemærkes at baneforbindelserne til de internationale færgenhavne i Hirtshals, Frederikshavn, Rødby og Gedser ikke indgår i det udpegede hovedbanenet.

³ ATC er i denne sammenhæng en forkortelse for ”Automatic Train Control”, dvs. et sikkerhedssystem for tog.

1.2 Resumé af problemstillinger

I dette afsnit gives et resumé af en række problemstillinger gældende for banenettet i Vestdanmark. Der afsluttes med opstilling af nogle hovedspørgsmål gældende for banenettet. Den forsinkede elektrificering kommenteres nærmere i et efterfølgende afsnit.

Siden Baneplanudvalgets rapporter i 1995-97 og frem til 2008 har planerne om en forbedring af linieføringen og opgradering af banerne i Vestdanmark (herunder elektrificeringen) ligget stille. Der blev i denne periode ikke taget væsentlige trafikpolitiske initiativer på dette område.

Det generelle problem for banenettet i Vestdanmark er fraværet af en klar overordnet strategi og en samlet masterplan for prioritering, opgradering og udbygning af banenettet. Der mangler således formulering af strategiske løsninger for det overordnede banenet, forud for politiske beslutninger om større enkeltprojekter.

Helt konkret savnes der en strategi for den jyske længdebanes sammenhæng med det kontinentale banenet og for det samlede banenets linieføring og udbygning, herunder regionalbanerne i Jylland. En sådan strategi skulle udformes både under hensyntagen til de fremtidige funktionelle krav (fx til højhastighedstog) og til en evt. fast Kattegatforbindelse.

Manglende fokus på sammenhængen med det kontinentale banenet

Der savnes som nævnt en konkret stillingtagen til den jyske længdebanes sammenhæng med det kontinentale banenet, og en samlet plan for banenettets linieføring og udbygning.

I forbindelse med anlæggelse af den faste forbindelse over Femern Bælt er det under overvejelse, om baneforbindelsen mellem København og Hamburg skal kunne betjene højhastighedstog. De to kortskitser i figur 2 illustrerer imidlertid at der mangler en samlet nationalt formuleret målsætning for forbindelserne mellem banenettet i Danmark og det europæiske banenet.

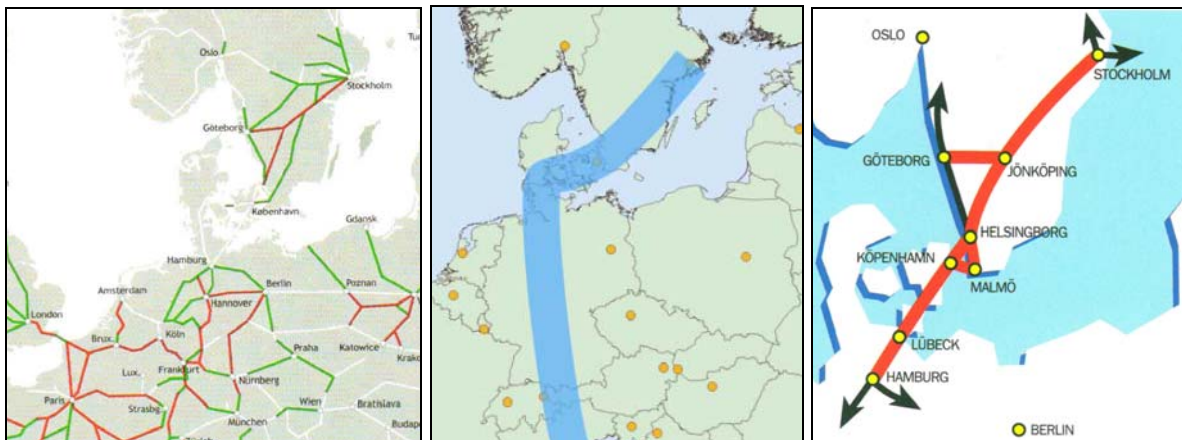
Kortskitsen til venstre er en gengivelse af UIC's⁴ vision for et banenet i Europa år 2025. De røde linier angiver højhastighedsstrækninger. I UIC's vision indgår det danske banenet med en lav prioritet på niveau med store dele af banenettet i det østlige Europa.

Kortskitsen i midten er hentet fra Transportministeriets oplæg til "Mere gods på banen" fra oktober 2009. Den illustrerer aftalen om en "Europæisk godskorridor fra Stockholm til Napoli – Korridor B" via Danmark.

Kortskitsen til højre illustrerer konceptet om en højhastighedsforbindelse Stockholm-København-Hamburg med en sidegren til Gøteborg og Oslo. Denne baneforbindelse er defineret som projekt nr. 12 ("Nordic Triangle railway/road axis") i EU Kommissionens liste

⁴ UIC (Union Internationale de Chemin de Fer /International Union of Railways) er betegnelsen for den internationale jernbaneorganisation.

fra 2005 bestående af 30 prioriterede projekter i det transeuropæiske transportnet TEN-T⁵. Projekt nr. 20 i denne liste er den faste motorvejs- og baneforbindelse over Femern Bælt, som derfor også er et vigtigt led i ”Nordic Triangle” projektet.



Figur 2: Manglende prioritering af banenettet i europæisk sammenhæng

Kilder: ”Europakorridoren”. Nyhetsbrev 40, Mars 2009; Transportministeriet: Mere gods på banen, oktober 2009; Elmia. Future Transport nr. 4, 2008

Kortskitsen til højre er et klart udtryk for en negligering af forbindelsen gennem Slesvig-Holsten og Jylland, når det drejer sig om højhastighedstog⁶. Skitsen benyttes i øvrigt som et logo for ”Europakorridoren AB”, der er en samarbejdsplatform for en lang række kommuner i Syd- og Vestsverige.

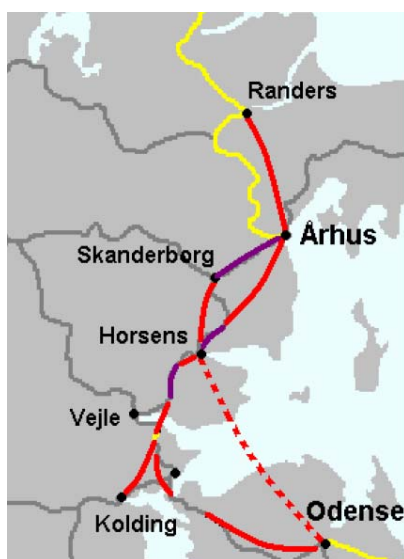
Den jyske længdebane og en fast Kattegatforbindelse

Trafikstyrelsens overvejelser vedrørende løsning af kapacitetsproblemerne ved Lillebælt og udbygning af den jyske længdebane indbefatter en ny forbindelse over Vejle Fjord, en udretning af banen Århus-Randers via Århus centrum, en evt. fast forbindelse mellem Juelsminde og Bogense (som led i en direkte baneforbindelse mellem Horsens og Odense), samt anlæggelse af en ny bane over Vestfyn mellem Odense og Middelfart. Disse forslag, der alle er markeret på figur 3, skal ses i sammenhæng med den baneplan for Østjylland, som vil blive udarbejdet ifølge regeringens trafikinvesteringsplan fra december 2008 og den transportpolitiske aftale fra januar 2009 (jf. senere omtale af disse).

Figuren markerer ikke en mulig sammenhæng med en evt. fremtidig fast Kattegatforbindelse i forbindelse med udarbejdelse af baneplanen for Østjylland. Dog er den faste Kattegatforbindelse nævnt i det af Transportministeriet udarbejdede ”*Kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland*”, som Transportministeriet præsenterede den 30. april 2009 som en opfølgning på den transportpolitiske aftale. I dette kommissorium indgår en vurdering af kapacitetsbehovet for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, og Kattegatforbindelsen via Samsø er nævnt som et af de mulige løsningselementer i den sammenhæng.

⁵ Kilde: European Commission’s Directorate-General for Energy and Transport, July 2005: Trans-European Transport Network. TEN-T priority axes and projects 2005.

⁶ Den danske højhastighedsstrategi forudsætter et maksimalt hastighedsniveau på 200-250 km/t, mens der i andre lande (bl.a. Sverige) opereres med hastigheder på over 300 km/t.



Figur 3: En baneplan for Østjylland eller for hele Vestdanmark?

Kilde: Præsentation af Bastian Zibrandsen, Transportministeriet, på BaneBranchens konference i København den 18. maj 2009

En fast Kattegatforbindelse vil også have indflydelse på løsning af kapacitetsproblemerne ved Lillebælt. Vejle Fjord broen og den faste forbindelse Juelsminde-Bogense kunne således spares eller udsættes, hvis der anlægges en fast forbindelse via Samsø.

Den meget udgiftskrævende opgradering af den jyske længdebane gennem de centrale og nordlige dele af Århus – med henblik på at eliminere vendingen af lokomotiver på Århus banegård - kunne komme i konflikt med planerne for letbaner i Århus-området. Der er derfor behov for at undersøge alternative løsninger såsom et forløb vest om Århus i forbindelse med en ny station i byens vestlige udkant (en vestbanegård). Herved kunne der opnås væsentligt lavere anlægsudgifter, færre miljølemper, samt en mere hensigtsmæssig tilslutning for de midtjyske regionalbaner og for en evt. fast Kattegatforbindelse.

Mangel på løsninger for kombitransporten

Den nuværende situation på godsbanområdet gør det ikke muligt at indføre kommercielt bæredygtige løsninger, når det gælder transport af enhedslaster gennem Jyllandskorridoren (Jylland og Slesvig-Holsten). Fra 2006 ophørte operatøren Railion⁷ således med betjening af enhedslaster med bane gennem Jylland nord for Århus/Herning/Taulov. Der er behov for en ændring af ejerskabet til og styringen af kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup. Problemstillingen hænger sammen med at den fornyede kontraktmæssige aftale om driften af terminalerne, der blev indgået mellem DSB og Railion i 2007 og rækker helt frem til 2030/31⁸, forekommer at udgøre en juridisk, organisatorisk og driftsmæssig hindring for konkurrencedygtige løsninger, idet monopollignende markedsbetingelser opretholdes.

⁷ Godsoperatøren Railions afdeling for Danmark (Railion Denmark A/S) har i 2008 ændret navn til "DB Schenker Rail Danmark Services A/S", der indgår som et nationalt datterselskab i "DB Schenker Rail" gruppen.

⁸ Ifølge "Mere gods på banen" (Transportministeriet, oktober 2009).

Nedprioritering af yderområderne

Det fremgår af de hidtil fremlagte og vedtagne planer for baneudbygningen i Vestdanmark, at der er sket en nedprioritering med hensyn til betjening af geografiske yderområder som Vendsyssel, Nordvestjylland, Vestjylland og Sønderjylland. Det geografiske perspektiv er især fokuseret på Århus og Trekantområdet ("Østjylland"), samt på den jyske længdebane på strækningen mellem Aalborg og Kolding og baneforbindelsen til Esbjerg. Der er imidlertid et behov for at inddrage hele Jylland i den transportpolitiske strategi for banenettet.

Andre udfordringer

I perioden fra Baneplanudvalgets rapporter i 1995-97 (herunder det på daværende tidspunkt nyoprettede Banestyrelsens opfølgning i 1997) og frem til 2008, har planerne om en forbedring af linieføringen og opgradering af banerne i Vestdanmark (herunder elektrificeringen) som tidligere nævnt ligget stille. Der er i denne periode ikke blevet taget yderligere trafikpolitiske initiativer på området, når bortses fra analyserne af kapacitetsproblemerne i hovedstadsområdet og på København-Ringsted banestrækningen. Det kan der være flere årsager til. I det årti, der fulgte efter 1997, har megen trafikpolitisk fokus været rettet mod en færdiggørelse af det overordnede motorvejsnet, og på Øresundsforbindelsen (der blev åbnet i 2000) og Femern Bælt forbindelsen.

Det kan endelig nævnes at den nuværende institutionelle og organisatoriske opbygning på baneområdet på enkelte punkter repræsenterer en uklar ansvarsfordeling mellem Trafikstyrelsen, Banedanmark, det statsejede DSB, og de private operatørselskaber. Dette gælder bl.a. uklarhed om Banedanmarks fremtidige status som kommercielt infrastrukturselskab, omfanget af en eventuel privatisering af DSB, og ansvaret for driften af kombiterminalerne.

Problemstillinger og hovedspørgsmål

Det fremgår at nogle af de problemstillinger og forhindringer, som er – eller har været - knyttet til den eksisterende banedrift i Vestdanmark og til den jyske længdebane i særdeleshed, er:

- 1) uhensigtsmæssig linieføring på visse delstrækninger, og i nogle tilfælde manglende funktionsmæssig opdeling af banenettet;
- 2) utilstrækkelig periodisk opgradering af banenettet;
- 3) manglende harmonisering af de driftsmæssige standarder med banerne i Sverige og Tyskland;
- 4) manglende og/eller udskudt elektrificering af hele den jyske længdebane nord for Fredericia/Taulov;
- 5) den institutionelle og organisatoriske opbygning på baneområdet;
- 6) monopollignende markedsbetingelser for godstransport med bane.

Nedenfor er nævnt nogle af de spørgsmål eller krav som kan stilles i tilknytning til de ovennævnte seks punkter. Disse forhold kræver løsninger med henblik på udvikling af en mere effektiv og konkurrencedygtig banedrift i fremtiden.

Jf. punkt 1):

Dette punkt omfatter hvordan det fremtidige banenet skal se ud, herunder stillingtagen til hvilke strækninger der skal omlægges, hvilke strækninger der skal forberedes til indførelse af højhastighedstog, hvilke strækninger der skal betjene godstog, og hvilke strækninger der fortsat skal fungere som regionalbaner og/eller skal betjene nærbanedrift. Det kunne også overvejes at nedlægge enkelte lokalbaner med manglende gods- og passagergrundlag.

Jf. punkt 2:

Det bør nævnes at problemet med den i flere år akkumulerede manglende vedligeholdelse af banenettet er ved at blive løst fra 2008/09 med væsentligt forøgede årlige bevillinger til Banedanmark.

Jf. punkt 3:

De teknologiske krav til banenettet, herunder fremme af ”interoperabilitet” i form af fælles standarder omfattende Sverige, Danmark og Tyskland for signalanlæg og automatiske togstyringssystemer forventes at blive løst inden 2021. Elektrificeringen er dog udskudt til efter 2020 (se under punkt 4).

I Regeringens trafikinvesteringsplan fra december 2008 og den transportpolitiske aftale fra januar 2009 indgår der således en udbygning med nye signalanlæg i form af et fælles-europæisk system inden 2021, hvilket vil sikre en harmonisering af de driftsmæssige standarder i forhold til banerne i Sverige og Tyskland og de øvrige lande i EU.

Med hensyn til forskellen mellem det elektriske fremdrivningssystem i henholdsvis Danmark og Tyskland/Sverige, er dette problem blevet løst ved at de lokomotiver, der anvendes af DB Schenker Rail til godstransport, er indrettet til at operere under begge strømsystemer (i henholdsvis Sverige/Tyskland og Danmark).

Jf. punkt 4:

Omfanget af elektrificeringen har også sammenhæng med ”interoperabilitet”. Fuld interoperabilitet opnås først når hele hovedbanenettet og store dele af regionalbanerne er elektrificeret. For fjerntrafikkens passagerdrift og for godstransporten kræves en elektrificering, så nettet kan kobles effektivt på det kontinentale banenet via Tyskland. En del af det eksisterende regionale og lokale banenet kunne dog opretholdes og udbygges med fortsat dieseldrift.

Den måske væsentligste årsag til, at en forbedring og elektrificering af det overordnede banenet har været skrinlagt siden 1997, er at DSB allerede i 1997 havde lagt sig fast på en udbygning af driften med dieseldrevne tog, jf. IC4 projektet.

Jf. punkt 5:

Dette punkt omfatter den fremtidige institutionelle og organisatoriske struktur og opbygning, herunder Trafikstyrelsens og Banedanmarks ansvarsområder, DSB's status og indflydelse som statsejet operatørselskab, samt ejerskabet til og driftsansvaret for kombiterminalerne (se også under punkt 6).

Jf. punkt 6:

Der må stilles krav til etablering og sikring af effektive markedsbetingelser for godstransport på bane, gennem indførelse af en hensigtsmæssig løsning på ejerskabet til og driften af kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

I efteråret 2009 har Transportministeriet besluttet at ejerskabet til kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov i 2010 skal overdrages fra DSB (der nu udelukkende varetager passagertrafik) til Banedanmark. Men operatørselskabet DB Schenker Rail's faktiske monopolstilling i Danmark på banegodsområdet, der er opnået gennem selskabets driftsansvar for kombiterminalerne, opretholdes til på den anden side af 2020.

Banenettets hovedfunktioner:

Det fremgår, at de væsentligste konkrete problemer, som er knyttet til den eksisterende banedrift på den jyske længdebane, er en uhensigtsmæssig linieføring på visse delstrækninger, samt den manglende og/eller udskudte elektrificering af hele den jyske længdebane nord for Fredericia/Taulov. Der er behov for at revurdere den samlede linieføring fra Nordjylland til Padborg med henblik på at sikre en koordinering med elektrificeringen, tilslutningen til en evt. fast Kattegatforbindelse og til de regionale baner der betjener Midt- og Vestjylland, samt til baneforbindelsen gennem Slesvig-Holsten til Hamburg. Herunder indgår at fastlægge de fremtidige funktionsmæssige krav til de forskellige delstrækninger.

Der er som allerede omtalt tre hovedfunktioner, som det fremtidige banenet skal varetage. Det drejer sig på passagersiden om **fjerntrafikken** (omfattende det nuværende hovedbanenet og store dele af regionalbanerne) og **nærtrafikken** (regional og lokal banedrift, herunder nærbaner), samt **godstransport**. Disse tre funktioner stiller forskellige krav til banenettet og dets drift. For at passagertransport med bane skal blive i stand til at konkurrere effektivt med motorveje og fly, skal de banelinier, der servicerer intercity trafik i Danmark og de internationale forbindelser, også kunne betjene højhastighedstog.

1.3 Den forsinkede elektrificering og IC4 projektet

I dette afsnit gives en kortfattet beskrivelse af status for elektrificeringen af banerne og IC4 projektets indflydelse herpå. IC4 projektet er beskrevet lidt mere detaljeret i hovedafsnit 2.

For fjerntraffikkens passagerdrift og for godstransporten kræves som allerede nævnt en elektrificering, så nettet kan kobles effektivt på de internationale banenet. Fuld interoperabilitet, dvs. togsættenes mulighed for passage af landegrænser uden skift af lokomotiver og andet teknisk udstyr, opnås først når hovedbanenettet er elektrificeret i hele sin udstrækning. Det forventes at strækningen Ringsted-Rødby indlemmes i hovedbanenettet, når den faste forbindelse over Femern Bælt tages i brug. For godstransport på bane er det vigtigt også at elektrificere forbindelserne til de internationale færgenhavne i Esbjerg, Hirtshals og Frederikshavn.

Det fremgår af figur 4 at den del af elektrificeringen, som var blevet gennemført i 1997 i koordinering med åbningen af den faste baneforbindelse over Storebælt, for Jyllands

vedkommende kun omfattede hovedbanestrækningen mellem Fredericia/Taulov og Padborg, samt sidebanestrækningen Tinglev-Sønderborg.



Figur 4: De elektrificerede banestrækninger

Kilde: Banedanmarks hjemmeside (www.banedanmark.dk), 2007/2009

Allerede i 1979 blev der truffet en principbeslutning om at elektrificere hele hovedbanenettet, inklusive forbindelserne til Frederikshavn og Esbjerg (kilde: Baneplanudvalgets Statusrapport, december 1995: ”Undersøgelser vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet”). Strækningen fra København H til Korsør elektrificeredes i årene 1988-92. I 1995-97 blev de markerede strækninger vest for Storebælt mellem Korsør og Middelfart/Fredericia - og fra Fredericia over Taulov og Kolding til Padborg – elektrificeret, således at de var klar ved indvielsen af Storebæltsforbindelsen i 1997. **Den væsentligste begrundelse for denne elektrificering har været betjeningen af de internationale godstog mellem Storebælt og Padborg**, der er i transit mellem Sverige og Tyskland.

I 1997-98 blev der udført forarbejder til elektrificering af Fredericia-Århus strækningen. Endvidere blev signalanlægget på Lunderskov-Esbjerg strækningen klargjort (”immuniseret”) til elektrificering. Siden 1997 blev al yderligere elektrificering på hovedbanenettet imidlertid stoppet. Årsagen til denne aflysning eller udskydelse af elektrificeringen har været hensynet til, at DSB allerede på daværende tidspunkt havde valgt at satse på en storstilet udbygning med dieseldrevne togsæt.

Endvidere udgjorde DSB i 1997 stadig en integreret del af den ministerielle administration på transportområdet, på trods af den formelle adskillelse fra det politiske niveau allerede i 1993. DSB blev først udskilt som en selvstændig (fortsat statsejet) operatørvirksomhed i 1999, selvom Banestyrelsen var blevet etableret ved indgangen til 1997.

Spørgsmålet om elektrificeringen har fået fornyet aktualitet i forbindelse med de mange udsættelser og forsinkelser, som har ramt IC4 projektet. Forsinkelserne i levering af IC4 togsættene har resulteret i at DSB siden 2006 har opereret med en nødløsning, der betyder fortsat drift med IC3 tog⁹ på hovedbanenettet i endnu en årrække.

⁹ IC3 dieseltogene blev indført i DSB’s drift fra 1989/90.

2. TIDLIGERE PLANER OG FORSLAG

I dette hovedafsnit gennemgås de forskellige planer og forslag, som er blevet fremlagt for det danske hovedbanenet siden 1988.

Herunder indgår en omtale og vurdering af Trafikstyrelsens strategiske overvejelser, Regeringens trafikinvesteringsplan fra december 2008, den transportpolitiske aftale mellem Folketingets partier fra januar 2009, samt de særlige forhold vedrørende godstransport med bane. Endvidere kommenteres den i oktober 2009 indgåede politiske aftale om ”En moderne jernbane” (også kaldet jernbaneforliget), og nogle overvejelser om udbygning af motorvejsnettet i Jylland berøres.

2.1 DSB plan 2000

I 1988 udgav de Danske Statsbaner (DSB) - der på daværende tidspunkt var en del af statsadministrationen i form af et selvstændigt direktorat under Trafikministeriet - rapporten ”DSB plan 2000 – Moderne transport på skinner” (DSB, juni 1988). Rapporten forelå umiddelbart før indsættelse af de nye IC3 lyntog i 1989. Blandt de hovedemner, som rapporten beskrev, var en ny ”IC3 grundkøreplan”, der indebar timedrift mellem Frederikshavn og København.

De nye rejsetider der blev bebudet med virkning fra 1990 (”ic 90”) forudsatte en forøgelse af maksimalhastigheden på enkelte strækninger fra 140 til 180 km/t. Disse rejsetider var blandt andet:

København-Odense	2 timer og 27 minutter (147 minutter)
(Odense-Århus	93 minutter)
København-Århus	4 timer og 00 minutter (240 minutter)
(Århus-Aalborg	78 minutter)
København-Aalborg	5 timer og 18 minutter (318 minutter)
(Aalborg-Frederikshavn	55 minutter)
København-Frederikshavn	6 timer og 13 minutter (373 minutter).

Rapportens forslag til nye rejsetider blev præsenteret ni år før åbningen i juni 1997 af den faste baneforbindelse over Storebælt, som muliggjorde en yderligere reduktion af rejsetiden mellem Aalborg/Århus/Odense og København på ca. 1 time.

I planen indgik der også en såkaldt ”timemodel”, hvor otte knudepunkter - dvs. København, Odense, Vejle, Århus, Aalborg, Holstebro, Esbjerg og Sønderborg - skulle forbindes med hinanden på runde minuttal.

2.2 Baneplanudvalgets rapporter

I slutningen af 1994 nedsatte Trafikministeriet et Baneplanudvalg (et ”embedsmandsudvalg”) med den opgave i henhold til udvalgets kommissorium ”at fremkomme med en samlet langsigtet plan for udbygning og forbedring af det danske hovedbanenet”.

Baneplanudvalget bestod af repræsentanter for DSB og Trafikministeriet, med formandskabet varetaget af Trafikministeriets daværende Planlægningsafdeling. I udvalgets kommissorium indgik at ”... beskrive en hensigtsmæssig dansk højhastighedsstrategi, og på dette grundlag undersøge og fremkomme med løsningsforslag til kapacitetsproblemerne i København, opgradering herunder elektrificering af banenettet, eventuelle nye baneanlæg samt nødvendige kapacitetsudvidelser i tilknytning til en eventuel fast Femer Bæltforbindelse. Fastlæggelse af den samlede strategi for det danske hovedbanenet sker i lyset af planerne for etablering af det transeuropæiske net. Udvalget fremlægger en foreløbig redegørelse 1995 og en endelig plan i 1996. Planen skal danne grundlag for en politisk stillingtagen til hvilke forslag, der skal søges realiseret, og hvilke finansieringsformer, der kan komme i anvendelse”.

Baneplanudvalgets afrapportering bestod af følgende dokumenter:

- 1) Undersøgelser vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet (statusrapport december 1995);
- 2) Modernisering af jernbanens hovednet (endelig rapport, april 1997);
- 3) Banestyrelsen: Modernisering af jernbanens hovednet (brochure, maj 1997);
- 4) Banestyrelsen: Hvor skal togene køre? Indkaldelse af idéer og forslag til modernisering af jernbanen mellem Eriknauer og Skanderborg Sø (debatoplæg til idéfase august-september 1997).

Al opfølgning på Baneplanudvalgets arbejde og forslag blev imidlertid stillet i bero allerede fra udgangen af 1997. Årsagen var som tidligere nævnt DSB’s planer for investering i nye dieseltogsæt, som beskrevet senere for IC4 projektet.

Baneplanudvalgets forslag og elektrificeringen

Baneplanudvalgets analyser tog udgangspunkt i Folketingets beslutning om at elektrificere hovedbanenettet. Der pegedes i indledningen til den endelige rapport på, at ”Imidlertid bør rækkefølgen af de af udvalget analyserede infrastrukturinvesteringer og rækkefølgen for elektrificeringen ses i sammenhæng, så der ikke elektrificeres strækninger, hvor der en kort årrække efter skal foretages væsentlige ændringer af linieføringen”. Denne betragtning er stadig aktuell.

Rapporten anbefalede også at ”Med henblik på at nyttiggøre elektrificeringen af hovedbanenettet forudsættes anskaffet elektriske fjerntog til erstatning for de dieseldrevne IC3-tog”. Baneplanudvalget kunne ikke forudse at IC3 togene stadig 12-13 år efter fortsat ville betjene fjerntrafikken som følge af IC4 projektets vedtagelse og de mange års forsinkelse af dets gennemførelse.

Stillingtagen til en dansk højhastighedsstrategi

Baneplanudvalget anbefalede ”at en dansk højhastighedsstrategi overvejende må baseres på tophastigheder på 200 km/t og enkelte steder 250 km/t, hvilket svarer til en øgning af den gennemsnitlige fart for hurtige tog fra omkring 120 km/t til ca. 160 km/t”. Endvidere anbefalede det at der ses bort fra anlæg af lange separate ”højhastighedsbaner, da der ikke skønnes at være trafikgrundlag herfor i Danmark. Intercity- og lyntogstrafik, regionaltrafik og godstrafik bør i det væsentligste foregå på samme banelegeme”. Undersøgelsen viste at kun en relativt lille andel af det eksisterende banelegeme på strækningen Odense-Århus-Aalborg kan opgraderes til 200 km/t, og en opgradering vil i nogle tilfælde blive dyrere end nyanlæg.

Det anføres dog også at ”Omvendt er det heller ikke tilstrækkeligt kun at se på opgraderingsløsninger som primært vil tilgodese højhastighedstog mellem landsdelene”. Fx blev en ny bane over Vestfyn (mellem Odense og Middelfart) begrundet med, at der for højhastighedstog vil opstå konflikter på den eksisterende strækning med de langsommere gods- og regionaltog grundet den tætte trafik og de mange små standsningssteder. Disse problemer optræder på trods af, at strækningen allerede er dobbeltsporet og elektrificeret.

Forslag til forbedringer for banenettet i Vestdanmark

Baneplanudvalget pointerede at de vigtigste krav på passagersiden vedrører rejsetid og frekvens, og på godssiden sikring af en tilstrækkelig kapacitet i hele driftsperioden. Der pegedes også på forbedringer af infrastrukturen, der muliggør at ”Rejsetiden mellem København og henholdsvis Odense, Århus og Aalborg kan nedbringes til en, to og tre timer”, jf. den af Banedanmark i 2008 præsenterede ”Timemodel”. Baneplanudvalget fremhævede endvidere muligheden for yderligere rejsetidsreduktion mellem København og Aalborg (til to timer og 46 minutter).

Baneplanudvalget præsenterede og undersøgte en række delforslag til udbygning eller opgradering af det eksisterende banenet. De infrastrukturforbedringer, som blev undersøgt, var udbygning af kapaciteten på strækningen København-Ringsted, over Vestfyn, og gennem Sønderjylland. Hertil kom behovet for udretning af baner i Østjylland og opgraderinger af øvrige strækninger på hovedbanenettet. Der blev peget på at en udretning af banestrækningerne i Østjylland vil resultere i væsentligt reducerede kørelængder og tider, og dermed indebære besparelser.

Brochuren ”Modernisering af jernbanens hovednet” præsenterede en sammenfatning af Baneplanudvalgets udbygningsforslag. For banenettet i Vestdanmark peges der bl.a. på følgende forbedringer:

- De to enkeltsporede delstrækninger Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg i Sønderjylland udbygges til dobbeltspor og opgraderes til 200 km/t.
- Ny dobbeltsporet bane over Vestfyn mellem Odense og Middelfart (reducering af rejselængden med 5 km).
- Udretning af banestrækningen mellem Fredericia og Århus, hvilket indbefatter tre nye delstrækninger dvs. 1) Lillebælt-Brejning, 2) ny banebro over Vejle Fjord, 3)

Eriknauer-Skanderborg gennem Horsens (samlet afkortning af rejselængden på i alt 26 km).

- Ny bane mellem Århus og Randers, der reducerer omvejskørsel og eliminerer den tidrøvende vending af tog i Århus (anslået til en afkortning af rejselængden med ca. 20 km og en rejsetidsbesparelse på ca. 20 minutter).

Derudover foreslås de eksisterende delstrækninger mellem Aalborg-Fredericia og Fredericia-Lunderskov-Esbjerg i videst mulig omfang opgraderet til 200 km/t.

Figur 5 viser til venstre den foreløbige liste over forbedringsprojekter præsenteret i december 1995, og til højre listen for opgraderings- og udbygningsprojekter præsenteret i den endelige rapport i april 1997.

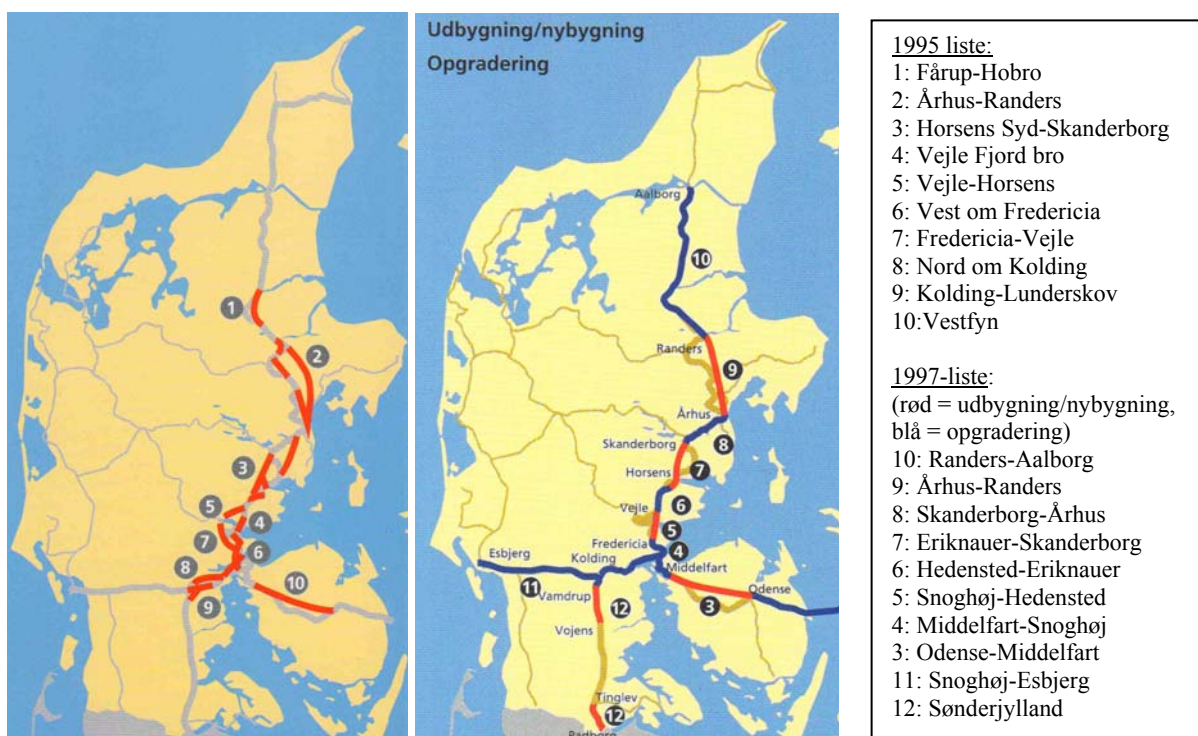


Fig. 5: Baneplanudvalgets udbygningsforslag for banenet i Vestdanmark

Både den foreløbige og endelige liste indeholdt, som det fremgår, en ny bane over Vestfyn (Odense-Middelfart) og en ny banebro over Vejle Fjord (Snoghøj-Hedensted), samt en nybygning på strækningen Århus-Randers der ville eliminere vendingen af togene på Århus banegård.

For flere af delprojekterne blev der opstillet alternativer, såsom en ny station vest for den eksisterende Århus banegård. Baneplanudvalget pegede som en mulig placering på det område, hvor banen krydser Ringvejen i Århus. Baneplanudvalgets rapporter pegede som tidligere nævnt også på, at udretninger og nyanlæg af banestrækninger bør ses i sammenhæng med elektrificeringen af hovedbanenet.

Kommentarer til enkelte delprojekter

Baneplanudvalget konkluderede at anlægsudgifterne til en baneudretning Århus-Randers igennem Århus og en ny bro over Vejle Fjord ville blive meget omfattende. Udvalget konstaterede at for førstnævnte projekt kræves yderligere undersøgelser, og man kunne i stedet overveje en billigere løsning med en linieføring for gennemgående tog vest om Århus. I tilfældet Vejle Fjord skønnedes trafikgrundlaget ikke at være tilstrækkelig stort til samfundsøkonomisk at kunne begrunde denne løsning.

De følgende projekter er udvalgt for at illustrere Baneplanudvalgets overvejelser om baneudretning.

Middelfart-Vejle Fjord:

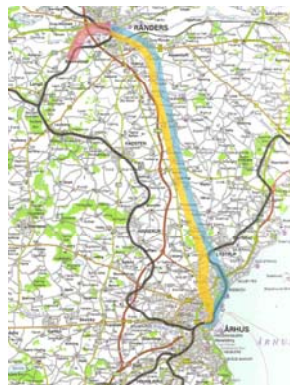
En baneudretning på denne strækning er især begrundet i det snørklede forløb for den eksisterende bane. Der er markeret to alternative forløb (rød og gul) samt en forbindelsesbane mod Sønderjylland (tilsluttet ved Kolding).



En ny bro over Vejle Fjord (markeret med blå) er især begrundet i at reducere rejsetiden, men løsningen er imidlertid meget dyr, og den vil indebære miljø- og naturmæssige konflikter. Linieføringen udelukker samtidig betjening af lokal togtrafik til/fra Vejle.

Århus-Randers:

En væsentlig begrundelse for dette projekt er at Århus Banegård ikke er en gennemkørselsstation, hvilket indebærer vendetid (dvs. omrangering af lokomotiver) for gennemkørende tog. Ind- og udkørsel til/fra Århus banegård sker i samme tracé, og der er en stor omvejsfaktor på strækningen til Randers.



Som det fremgår af figuren blev der markeret to alternative forløb (gul og blå) gennem den nordlige del af Århus fra centrum til Lystrup. Det kan bemærkes at der ikke er taget højde for at gennemføre disse to alternativer i det nye forslag til letbaner i Århus området. Forlægningen af linieføringen vil medføre at tog til/fra Viborg og Skive tilsluttes via Randers i stedet for via Langå.

Endvidere blev der peget på et tredje alternativ, dvs. muligheden for etablering af en ny station for gennemkørende tog vest for den eksisterende Århus banegård. Denne løsning er ikke markeret på figuren, men forudsættes etableret ca. 1,5 km vest for Århus centrum og vil forbinde de eksisterende banelinier mod nord og syd. Den ny bane vil nord for Brabrand forløbe langs motorvejen til et stykke syd for Randers, hvorefter dens forløb vil være som for de to øvrige alternativer.

Lunderskov-Padborg:

Projektet i Sønderjylland omfattede en udbygning af de eksisterende enkeltsporede strækninger (Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg) til to spor, hvilket på kortere sigt er begrundet i den internationale godstrafik via Storebælt. Udbygningen af delstrækningen Vojens-Tinglev til dobbeltspor samt elektrificering af hele strækningen blev afsluttet i 1996. Udbygning af de resterende to delstrækninger til dobbeltspor var allerede fastlagt i en anlægslov fra 1993, men er siden blevet udskudt.

Begrundelsen for kapacitetskravet af hensyn til betjening af den internationale godstrafik bortfalder, når en fast baneforbindelse åbnes over Femern Bælt. Herefter vil en udbygning afhænge af, om der kan forudses en vækst i den internationale passagertrafik og godstrafik gennem en koordineret udbygning af baneforbindelsen i Sønderjylland og i den tyske delstat Slesvig-Holsten.

2.3 DSB's plan "Gode Tog til Alle" og IC4 projektet

Inden blækket var tørt i rapporterne fra Baneplanudvalget, var DSB allerede i færd med at færdiggøre sin plan kaldet "Gode Tog til Alle". DSB fremlagde planen i januar 1998, og denne plan var også et opgør med den højhastighedsstrategi som Baneplanudvalget havde foreslået. De nye IC4 dieseltog skulle dog indrettes til at kunne køre 200 km/t.

Baggrunden for DSB's plan var at åbningen af den faste Storebæltsforbindelse havde udløst en overflytning af IC3 togene fra regionalbanerne til Intercity trafikken. Dette havde medført en ringere regularitet især ved betjening af pendlerne på Sjælland. DSB havde derfor "*behov for at gennemføre en reinvestering i nyt materiel indenfor en 10-års periode*". "Gode Tog til Alle" indebar også nogle relativt begrænsede infrastruktur forbedringer – med et anslået investeringsbehov på ca. 700 million kr. (i 1998-priser). Dette forholdsvis beskedne beløb skulle sammenlignes med det store investeringsbehov som Baneplanudvalgets forslag til modernisering af det danske hovedbanenet ville kræve, inklusiv gennemførelse af den tidligere vedtagne elektrificering.

I et senere DSB notat "*Gode Tog til Alle – planens elementer og visionen bag*" (Jacob Preisler, DSB Trafikplanlægning, udateret fra 1999) redegøres der for planens indhold,

baggrund og modtagelse. Det konstateres at planen fik en positiv modtagelse af både medierne, de politiske partier og kunderne. Det konstateres også at *”Gode Tog til alle repræsenterer ikke nødvendigvis et opgør med den højhastighedsstrategi, der blev præsenteret i forbindelse med Baneplanudvalgets rapport i april 1997, men er et skift i forhold til tidligere tiders fokus på gevinsterne ved at indføre højhastighedstog i Danmark”*.

På trods af den sidstnævnte formulering bekræftes planens opgør med højhastighedsstrategien andetsteds i DSB notatet fra 1999, hvor det konstateres at *”I medierne og i de fleste politiske kommentarer, blev planen modtaget og tolket, som et endeligt opgør mod den hidtidige højhastighedsstrategi, og siden planens fremlæggelse har ideer til etablering af egentlige banestrækninger til højhastighedstog i Danmark, været stort set ikke eksisterende”*. Det konstateres derfor også i notatet, at *”Det er ikke afgørende for planen, at elektrificeringen fortsætter til Århus og Esbjerg, men i og med at der er tale om en investering i nyt materiel, der skal kunne anvendes længere ud i fremtiden, er det vigtigt at dette forhold bliver afklaret inden fordelingen mellem dieselektrisk- og elektrisk materiel bliver endeligt fastlagt”*.

Den politiske støtte til DSB’s plan omfattede i 1998 stort set alle partier repræsenteret i Folketinget, om end partierne muligvis gik ind for planen ud fra forskellige motiver. De fleste partier har vel været glade for den aflastning af det offentlige investeringsbudget som planen muliggjorde på kortere sigt, også set i lyset af de fortsatte behov for udbygning af motorvejsnettet, Øresundsforbindelsen og Metroen i København.

De positive reaktioner fra politisk hold på planen illustreres blandt andet af en forespørgsel den 30. januar 1998 fra Enhedslisten til den daværende trafikminister Bjørn Westh, der indeholdt følgende hovedspørgsmål: *”Vil DSB’s udspil om en ændret strategi fra højhastighedstog for forretningsfolket til ”gode tog til alle” betyde, at ministeren ikke vil fremlægge anlægslov for de foreslåede baneudretninger i Jylland?”*. Enhedslisten reflekterede med sin forespørgsel at man foretrak flere nærbanestationer frem for en opgradering af banenettet der kunne tolkes som en højhastighedsstrategi¹⁰.

Spørgsmålet om elektrificeringen har fået fornyet aktualitet i forbindelse med de mange udsættelser og forsinkelser, som har ramt IC4 projektet. Der opnås imidlertid betydelige besparelser (på nær for Lunderskov-Esbjerg) ved at elektrificeringen afventer eller udføres samtidig med Banedanmarks nye signalprogram (ERTMS niveau 2)¹¹. Dette skyldes at immuniseringen¹² opnås samtidig med udskiftningen af signalanlæggene.

¹⁰ Henvendelse, dateret 30. januar 1998, fra Enhedslisten til pressen og med titlen ”dropes baneudretningerne, hr. minister?” (jf. www.enhedslisten.dk).

¹¹ ERTMS er en forkortelse af “European Rail Traffic Management System”, som kombinerer de tre hovedelementer 1) signalering og kommando/kontrol, 2) telekommunikation via radio (GSM-R) og 3) trafikstyring (“traffic management”). ERTMS gør det muligt at styre samme togsæt inklusiv lokomotiv gennem flere lande (interoperabilitet). ERTMS niveau 2 er et moderne it-baseret signalsystem der ikke nødvendiggør signaler langs sporene, men hvor signalerne alene optræder på skærmen i lokomotivets førerrum.

¹² Ved immunisering forstås her at der skal gennemføres foranstaltninger på et eksisterende signalanlæg for at beskytte dette mod kørestrømmen.

IC4 projektet

Som en opfølgning på planen ”Gode Tog til Alle” sendte DSB allerede i 1999 ordren på de nye IC4 dieseltogsæt i EU udbud. På grundlag af dette udbud skrev DSB i december 2000 en omfattende kontrakt med det italienske selskab AnsaldoBreda om levering af 83 IC4 dieseltogsæt, som skulle udgøre grundstammen i DSB’s fremtidige banedrift i Danmark. Kontraktsummen havde en samlet værdi af 5,4 milliarder kr. I henhold til denne oprindelige kontrakt skulle alle IC4 togsæt leveres i perioden fra april 2003 til januar 2006. Sådan kom det dog ikke til at gå. Først i efteråret 2008 blev der indsat nogle enkeltkørende togsæt¹³, som Intercity tog og Intercity lyntog, i prøvedrift mellem Aalborg og København.

I maj 2008 stillede DSB derfor et såkaldt ”ultimatum” til AnsaldoBreda. Dette ultimatum indeholdt blandt andet krav om en levering af 14 enkeltkørende togsæt til landsdeltrafikken i maj 2009. Leveringen af disse første togsæt til landsdeltrafikken skete i maj 2009 (dvs. rettidigt i overensstemmelse med DSB’s ultimatum), men der var ikke stillet krav om at disse togsæt nødvendigvis skulle være driftsklare på leveringstidspunktet. På grund af en række fejl og mangler var de leverede togsæt medio 2009 stadig kun indsat i prøvedrift og endnu ikke i ordinær drift (se nedenfor).

Blandt Folketingets trafikpolitiske ordførere har der været udtrykt stemning for at IC4 togene skal slutte som lyntog i 2020 og herefter fungere som supplement til IC3 togene og de kommende IC2 tog på regionalbanerne. IC3 togene blev fortrinsvis leveret i perioden 1989-93. De vurderes at have en levetid på ca. 20 år og står derfor til snarlig udfasning. IC4 projektets forsinkelser nødvendiggør imidlertid en fortsat drift med IC3 tog på hovedbanenettet i endnu en årrække.

Et af de tekniske krav til de dieseldrevne IC4 tog er som tidligere omtalt at disse skal kunne køre med 200 km/t. Blandt de standardproducerede tog i Europa er det imidlertid kun eldrevne tog som når op på eller over denne hastighed. Standardproducerede dieseltog er langsommere, dvs. op til ca. 150 km/t, og disse ville således ikke kunne opfylde de forudsatte rejsetider i Timemodellens (se afsnittene 2.4 og 2.6).

Af kontraktsummen var 4 mia. kr. allerede udbetalt til AnsaldoBreda i 2008. Ifølge den nyeste aftale (maj 2009) mellem DSB og AnsaldoBreda skal der fra april 2010 leveres tre togsæt om måneden, således at de sidste af de i alt 83 togsæt skal være leveret i 3. kvartal af 2012. På grund af forsinkelserne får DSB en kompensation på 2,25 mia. kr. Det reducerer den samlede købesum til 3,15 mia. kr., hvilket anses for økonomisk gunstigt idet tilsvarende tog i dag anslås til at ville koste ca. 10 mia. kr. De allerede i 2009 leverede togsæt er imidlertid som nævnt behæftet med en række fejl og mangler. Og ifølge den nyeste aftale skal DSB selv udbedre disse mangler og foretage ombygninger på de leverede togsæt. Et særligt problem er at manglerne ikke er ensartede, fordi de hidtil leverede IC4 togsæt er ”håndværksfremstillede”. AnsaldoBreda regner først med at være klar med en industriel serieproduktion i løbet af 2010.

¹³ Et enkeltkørende IC4-togsæt består af fire fast sammenkoblede vogne med i alt ca. 200 sæder.

2.4 Trafikstyrelsens strategiske overvejelser

I maj 2007 fremlagde Trafikstyrelsen for jernbane og færger - som et indspil til Infrastrukturkommissionens arbejde - et notat med titlen ”*Strategiske perspektiver for udvikling af baneinfrastrukturen*”. Notatet præsenterede en vurdering af baggrund, udviklingstendenser og markedsmuligheder for banetransport i Danmark.

Timemodellen og det nye signalsystem

Notatet præsenterede og beskrev konceptet om én times rejsetid (”Timemodellen”) mellem de større danske byer København, Odense, Esbjerg, Århus og Aalborg. Timemodellen ledsages af forskellige forslag til nye tidsbesparende linieføringer på strækningerne Århus-Skanderborg-Horsens-Fredericia-Middelfart-Odense, herunder det tidligere omtalte forslag til en ny jernbanebro over Vejle Fjord. Timemodellen forudsætter endvidere etablering af det nye ERTMS signalsystem, da de nuværende signalanlæg højst kan håndtere hastigheder på 180 km/t (mellem Hobro og Aalborg dog kun 120 km/t). Det nye signalsystem forventes ifølge den transportpolitiske aftale i store træk gennemført i løbet af ti år og for fjernbanen i 2021.

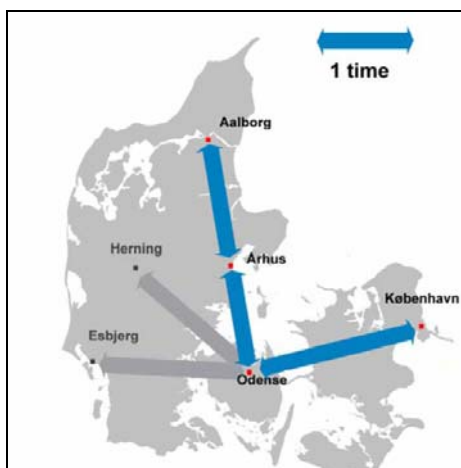
I første omgang realiseres Timemodellen med dieseldrift. I notatet vurderes det at et stykke på den anden side af 2021 vil elektrisk togdrift være den rigtige vej at gå, da elektrisk drift tilbyder både miljømæssige fordele og bedre muligheder for indkøb af standard materiel. Derudover skal gennemførelsesplanen tage hensyn til udfasning af dieselmateriellet herunder især af IC3 togene, mens IC4 projektets usikre udfald ikke nævnes specifikt i notatet.

En højhastighedsstrategi igen

Notatet præsenterede nogle overvejelser om en højhastighedsstrategi for indenrigstrafikken i form af væsentlige rejsetids-forkortelser formuleret som den ovenfor omtalte timemodell: ”*En rejsetid på 1 time mellem de 5 største bysamfund København – Odense –Esbjerg/Århus – Aalborg med tog, som afgår hver hele time (i praksis suppleret med flere afgang der også betjener de større østjyske byer) vil indebære en hurtig transport og et klart koncept*”.

Den første etape af Timemodellens realisering vil bestå af en ny bane København-Ringsted samt en opgradering af strækningen Ringsted-Odense til 200 km/t. Anden etape dækker strækningen Odense-Århus og foreslås at omfatte visse baneudretninger og en ny bro over Vejle Fjord, samt opgradering af de øvrige dele af banenettet til 200 km/t. Tredje etape vil omfatte opgraderinger af den nuværende bane mellem Århus og Aalborg til 200 km/t. Det foreslås også i notatet at overveje en opgradering af strækningen Odense-Kolding-Esbjerg og en markant modernisering af strækningen Vejle-Herning.

Den følgende figur angiver derfor også en inddragelse af Herning i Timemodellen.



Figur 6: Timemodellen

Kilde: Transportministeriets debatoplæg, september 2009

Der peges endvidere på, at der vil kunne opnås endnu hurtigere rejsetider mellem Århus og København (fx 1½ time) med ”en direkte bane mellem Odense og Horsens området i en tunnel under det sydvestlige Kattegat”. ”En ny bane mellem Århus og Randers i en tunnel ud af Århus” kunne endvidere bringe rejsetiden Århus-Aalborg ned på ¾ time. Hastigheden på de nye banestrækninger skal i givet fald øges til 250 km/t, hvilket forudsætter elektrisk drift.

Det konstateres i notatet, at togene har den bedste driftsøkonomi over længere afstande, og at erfaringerne viser at forbedringer af baneinfrastrukturen har slået positivt igennem på passagertallet.

Det belyses også at afgiftssystemet for **den nuværende transport af især transitgods med bane i korridoren Øresund-Padborg via Storebælt langt fra betaler de reelle udgifter som denne trafik påfører banenettet**. Hertil føjes at denne transport også beslaglægger en væsentlig del af banekapacitet. Godstog i transit gennem Danmark mellem Sverige og Europa udgør således ca. 50 pct. af al banegodstrafik i Danmark. For persontogene indgår afgiften som en del af kontraktbetalingen, bortset fra passage af Øresund og Storebælt og visse delstrækninger i hovedstadsområdet og Sønderjylland.

Vedrørende baneinfrastrukturen konstateres det, at der i en årrække har været underinvesteret i fornyelse og vedligeholdelse, og at regeringen derfor har besluttet at bevilge 2,4 mia. kr. i gennemsnit per år hertil til Banedanmark. Endvidere omtales beslutningen om at udskifte hele signalsystemet frem til og med 2020, baseret på den fælleseuropæiske standard (ERTMS), hvilket samtidig vil lette interoperabilitet over landegrænser.

Notatet er ikke optimistisk hvad angår muligheden for at styrke den internationale togtrafik på passagersiden i form af at koble det danske banenet på det europæiske højhastighedsnet, selvom der her udelukkende ses på den faste forbindelse over Femern Bælt. Dette begrundes med at ”Med de nu foreliggende konkurrencebetingelser mellem fly og tog, vil en satsning på internationale højhastighedstog være diskutabel”.

De to løsningsstrategier for en kapacitetsudvidelse på strækningen mellem København og Ringsted omtales, dvs. ”5. spor” løsningen og løsningen med et nyt dobbeltspor mellem København og Ringsted via Køge.

Endelig nævner notatet at i Østjylland - mellem Århus og Trekantområdet - er pendlingstrafikken betydelig, hvilket gør en satsning på øget togbetjening velegnet, fx i form af S-togs lignende drift mellem Århus og Fredericia. Der peges på behovet for at koordinere planlægning og udbygning af de nye strækninger for højhastighedstog med den lokale/regionale banetrafik i Østjylland og med udbygningen af letbanenettet i Århusområdet.

Forslag til tre investeringsstrategier

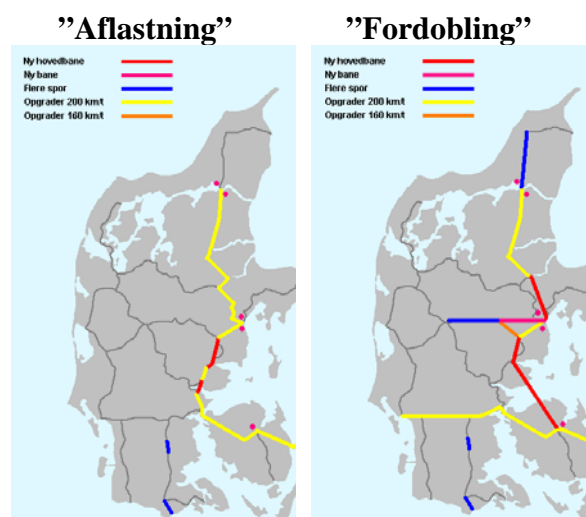
Trafikstyrelsens notat beskrev afslutningsvis nogle overvejelser og forslag i form af tre investeringsstrategier for banenettets udbygning:

- ”konsolidering”,
- ”aflastning”,
- ”fordobling”.

I alle tre strategier skal der ske en fornyelse af signalsystemet senest i 2020.

Konsolideringsstrategien koncentrerer indsatsen om at bevare og forny den bestående infrastruktur. Heri indgår der en ny dobbeltsporet bane København-Ringsted, en udbygning af baneforbindelsen til Femern Bælt (dobbeltspor på hele strækningen og elektrificering mellem Ringsted og Rødby), samt en opgradering af Ringsted-Odense til 200 km/t, modernisering af Hobro-Aalborg strækningen til 160 km/t (med nyt signalsystem men uden elektrificering), og udbygning af Vamdrup-Vojens delstrækningen (men ikke Tinglev-Padborg delstrækningen) til dobbeltspor. Denne strategi indebærer en videreførelse af den hidtidige investeringsstrategi på baneområdet og repræsenterer derfor en fortsat klar nedprioritering af banenettet i Vestdanmark.

De to øvrige alternative strategier dvs. aflastningsstrategien og fordoblingsstrategien er illustreret i figur 7 (hentet fra Trafikstyrelsens notat).



Figur 7: Investeringsstrategier

Aflastningsstrategien satser på at gøre banetrafikken mere tilgængelig og attraktiv for brugerne. Størsteparten af investeringerne i denne strategi er som for konsolideringsstrategien

lokaliseret i Østdanmark, men den indeholder, udover investeringerne i konsolideringsstrategien, følgende forbedringer på banenettet i Vestdanmark, jf. figur 7:

- timemodel Odense-Århus-Aalborg, hvilket kræver baneudretning over Vejle Fjord,
- ny bane fra Eriknaur (syd for Horsens) til Skanderborg,
- 200 km/t på øvrige dele af strækningen Odense-Aalborg,
- dobbeltspor på hele strækningen i Sønderjylland.

I **fordoblingsstrategien** forberedes banenettet til at kunne afvikle en fordobling af dagens trafik, og dermed aflaste vej- og flytrafikken i et væsentligt omfang. Som det fremgår af figur 7 indebærer strategien en mere omfattende række af forbedringer og udbygninger på banenettet i Vestdanmark udover investeringerne i aflastningsstrategien, og idet broen over Vejle Fjord erstattes af en direkte forbindelse mellem Horsens og Odense over Juelsminde-Bogense:

- grundlag for "S-togdrift" i Østjylland,
- ny bane Odense-Horsens til 250 km/t,
- ny bane Århus-Silkeborg,
- ny bane Århus-Randers til 250 km/t,
- opgradering af Snoghøj-Esbjerg til 200 km/t,
- elektrificering Odense-Aalborg/Esbjerg,
- dobbeltspor Aalborg-Hjørring og Silkeborg-Herning.

Denne strategi muliggør mindst to tog i timen på alle baner, en mere intensiv drift gennem Østjylland, samt en reduktion af rejsetiden København-Århus til 1½ time.

2.5 Infrastrukturkommissionens betænkning

I en årrække efter Baneplanudvalgets rapporter havde der været forholdsvis stille, hvad angår strategiske initiativer på baneområdet. Men der skete noget igen i forbindelse med den i november 2006 af Regeringen nedsatte "Infrastrukturkommission", inklusiv det ovenfor beskrevne strategiske indspil fra Trafikstyrelsen til Infrastrukturkommissionen.

På baneområdet anbefalede Infrastrukturkommissionen i sin Betænkning, der blev præsenteret i januar 2008, at "*Der snarest muligt træffes beslutning om en løsning på banekapacitets udfordringerne mellem København og Ringsted, og en udvidelse af Nordvestbanen*¹⁴". Hertil kom forslag til en række foranstaltninger til forbedring af den kollektive trafikbetjening i hovedstadsområdet, herunder S-togsbetjeningen og metrosystemet.

Hvad angår banenettet vest for Ringsted anbefalede Betænkningen, at der på længere sigt undersøges "*Perspektiver for Hovedstadsområdets banetrafik i forbindelse med etablering af hurtigere tog mellem København, Odense, Århus og Aalborg*", jf. Transportministeriets opfølgning med Timemodellen (se afsnit 2.6). På grundlag af indspillet fra Banestyrelsen pegede Kommissionen således i denne sammenhæng på færdiggørelse af en letbaneløsning ved Århus, og på gennemførelse af analyser vedrørende:

¹⁴ Strækningen Roskilde – Holbæk – Kalundborg.

- effekterne af en forbedring af baneinfrastruktur og togbetjening mellem Odense og Århus;
- muligheden for en jernbanekrydsning af Vejle Fjord;
- muligheden for en ny direkte forbindelse mellem Horsens og Odense via en fast bil- og togforbindelse mellem Bogense og Juelsminde.

Den direkte faste forbindelse mellem Bogense og Juelsminde, jf. den af Trafikstyrelsen formulerede fordoblingsstrategi, skulle ses som et alternativ til en udvidelse af kapaciteten gennem Trekantområdet og ved krydsning af Lillebælt.

Den efterfølgende figur 8 viser Infrastrukturkommissionens forslag til hovedstrukturen i Danmarks overordnede transportnet.

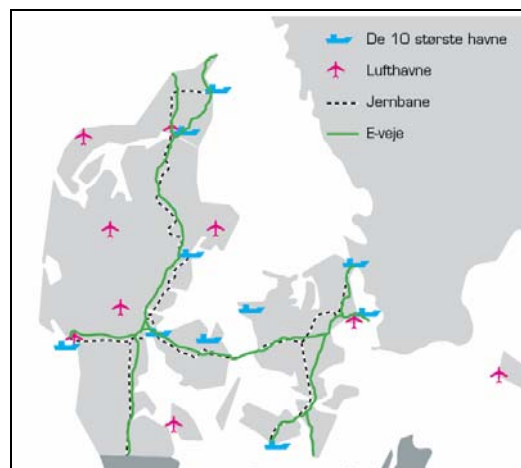


Fig. 8: Hovedstrukturen i Danmarks trafikale infrastruktur, herunder ”Det store H”

Kilde: Infrastrukturkommissionens sammenfatningsrapport s. 17

Figuren illustrerer, at baneforbindelserne til de internationale færgenhavne i Hirtshals (forbindelse til Norge/Sverige) og Gedser (forbindelse til Tyskland og Centraleuropa) ikke indgår i konceptet for Danmarks ”hovedbanenet”, selvom vejforbindelserne til begge disse to færgenhavne er udpeget som en del af det europæiske rutenet (henholdsvis E39 og E55).

Figurens antydning af havne og lufthavne er også problematisk. Betegnelsen ”De 10 største havne” er misvisende, idet der ikke skelnes mellem omsætningen af masse gods henholdsvis enhedslaste, hvor sidstnævnte repræsenterer en væsentlig større værdiomsætning. Eksempelvis betjener havnene i Odense og Kalundborg næsten udelukkende masse gods. Endvidere optræder de store godsomsætningstal for Helsingør færgenhavn og Rødby færgenhavn på grund af højfrekvente færgeforbindelser, der udelukkende fungerer ”i mangel af” faste forbindelser.

Markering af de mange (hele syv) lufthavne i Jylland understreger en manglende stillingtagen til en hensigtsmæssig fremtidig lufthavnsstruktur for Vestdanmark med fx 2-3 større lufthavne.

2.6 Intercity trafik og Timemodellen

Det koncept om én times rejsetid ("Timemodellen") mellem de større danske byer København, Odense, Århus og Aalborg, som var formuleret i Trafikstyrelsens indspil til Infrastrukturkommissionen i maj 2007, blev på initiativ af Banedanmark præsenteret i dagspressen i september 2008.

Kolonne 1 i tabellen nedenfor angiver tallene for DSB plan 2000 fra 1988 men fratrukket 60 minutter på grund af den faste Storebæltsforbindelse. Rejsetiderne i kolonne 2a og 2b i tabellen er hentet fra DSB's køreplan for 2008. Timemodellens rejsetider og rejsetidsbesparelser fremgår af kolonne 3 henholdsvis kolonne 4.

Tabel 1: Rejsetider København-Odense-Århus-Aalborg for forskellige planer

	1	2a fra København	2b mod København	3	4
Strækning	DSB plan 2000 med Storebælt minutter	Køreplan 2008 InterCityLyn/ InterCity minutter	Køreplan 2008 InterCityLyn/ InterCity minutter	Rejsetid med Timemodellen minutter	Timemodellens tidsbesparelse i forhold til InterCityLyn minutter
København - Odense	87	79/88	79/93	58-59	20
Odense - Århus	93	99/104	100/109	58-59	40-41
I alt					
København - Århus	180	181/195	182/205	118-120	61-62
Århus - Aalborg	78	83/95	82/97	59 (43)	23-24
I alt					
København - Aalborg	258	269/297	270/309	180 (163)	89-90

Det fremgår at Intercity togforbindelsen i 2008 (kolonne 2a og 2b) nogenlunde opfylder rejsetiden i DSB plan 2000 for Odense-København, mens måltallene i DSB plan 2000 ikke er nået på strækningerne Odense-Århus og Århus-Aalborg. Det skyldes at hastighederne har måttet nedsættes på delstrækninger grundet utilstrækkelig vedligeholdelse i kombination med et manglende automatisk tog kontrolsystem (ATC) på strækningen nord for Hobro. I kolonne 2a og 2b er der tillagt de i køreplanen angivne holdetider i Odense og Århus på henholdsvis 3 minutter og 5-7 minutter for rejsetiderne mellem København og Århus/Aalborg.

For kolonne 3 er der her skønnet holdetider i Odense og Århus på 2-3 minutter. Tallene i parentes (for Århus-Aalborg og København-Aalborg) er fremkommet på baggrund af Baneplanudvalgets vurdering i 1997 af fremtidige rejsetider.

Timemodellen ledsages – i overensstemmelse med Infrastrukturkommissionens anbefalinger - af forskellige forslag til nye tidsbesparende linieføringer på strækningerne Århus-Skanderborg-Horsens-Fredericia-Middelfart-Odense, herunder forslag til en ny jernbanebro over Vejle Fjord og/eller en fast forbindelse direkte mellem Juelsminde og Nordfyn ved Bogense.

2.7 Regeringens trafikinvesteringsplan og den transportpolitiske aftale

Den 8. december 2008 præsenterede regeringen sit skriftlige udspil til en samlet trafikinvesteringsplan benævnt "Bæredygtig Transport – Bedre Infrastruktur". Planen dækker investeringer frem til og med 2020 og er en politisk opfølgning på Trafikstyrelsens notat og Infrastrukturkommissionens anbefalinger.

Planen dannede grundlaget for den transportpolitiske aftale ("En grøn transportpolitik"), der blev indgået den 29. januar 2009 mellem regeringen og de øvrige partier i Folketinget på nær Enhedslisten. Denne aftale benævnes også "transportaftalen" (ikke at forveksle med "trafikaftalen" fra 2006, jf. appendiks).

På baneområdet rummer trafikinvesteringsplanen og den transportpolitiske aftale følgende elementer udenfor hovedstadsområdet:

- kapacitetsudvidelse af strækningen København-Ringsted;
- en timemodel for landsdelstrafikken ("fjerntogstrafikken");
- etablering af nye signalsystemer på Banedanmarks net;
- en fast forbindelse over Femern Bælt, herunder opgradering af banestrækningen mellem Ringsted og Rødby;
- etablering af dobbeltspor på Nordvestbanen (delstrækningen Lejre-Vipperød mellem Roskilde og Holbæk);
- etablering af dobbeltspor igennem Sønderjylland på delstrækningen Vamdrup-Vojens.

Endvidere er der formuleret en hensigtserklæring om og afsat et mindre puljebeløb til fremme af gods på bane, herunder banegodsforbindelserne til udvalgte havne. Derimod er en stillingtagen til investeringer i elektrificering af hele hovedbanenettet udskudt til efter 2020, men forinden skal der ifølge den transportpolitiske aftale gennemføres en strategisk analyse af dette emne.

Timemodellen beskrives - i overensstemmelse med Trafikstyrelsens indspil til Infrastrukturkommissionen - som en "højhastighedsstrategi". Den vil nedbringe rejsetiden (i forhold til Intercity lyntog, jf. tabel 1) mellem København og Aalborg fra 4½ time til 3 timer, mellem København og Århus fra 3 timer til 2 timer, og mellem København og Odense med 20 minutter til 1 time.

Den faste forbindelse over Femern Bælt vil frigøre kapacitet til at realisere Timemodellen, og den vil også aflaste strækningen gennem Sønderjylland grundet overflytning af transitgods trafikken med bane mellem Øresundsregionen og kontinentet.

Fjernbanenettet udgør de i tabel 2 angivne delstrækninger, idet der er medtaget delstrækninger som betjener international trafik, selvom de ikke er udpeget af Banedanmark til at indgå i hovedbanenettet. Sidstnævnte omfatter bl.a. banestrækningerne Aalborg-Hjørring-Frederikshavn, Hjørring-Hirtshals (som for nærværende end ikke indgår i statsbanenettet), Nykøbing F-Gedser, Nykøbing F-Rødby, og udvalgte banestrækninger i Midt- og Vestjylland. Det skal bemærkes at enkelte af de angivne km tal er anslåede, dvs. i de tilfælde hvor de ikke fremgår direkte af Banedanmarks TIB dokument.

Tabel 2: Strækningsslængder for banenettet i Danmark

Strækning	Nuværende længde i km
København - Lufthavn/Øresund	11
København H - Odense	160
Odense – Fredericia – Århus	169
Århus – Aalborg	140
Fredericia – Lunderskov – Esbjerg	89
Lunderskov – Padborg	77
Samlet for hovedbanenettet	646
Helsingør – København	46
Ringsted – Nykøbing F	83
Nykøbing F – Gedser	23
Nykøbing F – Rødby Færgehavn	37
Aalborg – Hjørring - Frederikshavn	85
Hjørring - Hirtshals	16
Langå – Viborg – Skive - Struer	102
Skanderborg-Silkeborg-Herning	71
Vejle-Herning-Holstebro-Struer	130
Sønderborg - Tinglev	41
Samlet for regionalbaner mv.	634
Samlet for fjernbanenettet	1280

Det må som tidligere nævnt forventes, at strækningen Ringsted-Rødby (120 km) indlemmes i hovedbanenettet, når den faste forbindelse over Femern Bælt tages i brug.

På strækningen Odense-Århus er der mulighed for at afkorte den samlede banelængde med ca. 5 km på den nye bane over Vestfyn mellem Odense og Middelfart. En yderligere afkortning på 10-25 km vil afhænge af, om der sker en forlægning vest om Fredericia og om der anlægges en ny banebro over Vejle Fjord. En ny direkte forbindelse via Juelsminde og Bogense vil indebære en endnu større reduktion af den samlede rejselængde mellem Odense og Århus (se tabel 4 i hovedafsnit 3).

På delstrækningen mellem Århus og Hobro er der mulighed for at opnå en samlet afkortning på 20-25 km, men der er ikke direkte peget på denne mulighed i den transportpolitiske aftale.

Timemodellen

Gennemførelsen af Timemodellen er ifølge trafikinvesteringsplanen og den transportpolitiske aftale opdelt i tre etaper, som er en modificering i forhold til forslagene til etaper nævnt i Trafikstyrelsens notat fra 2007. Den **1. etape** af Timemodellen indeholder anlæggelse af en ny bane mellem København og Ringsted og en opgradering af Ringsted-Odense fra 160/180 km/t til 200 km/t. Begge dele er en forudsætning for at opnå én times rejsetid mellem København og Odense.

Den **2. etape** forudsætter en opgradering af strækningen Århus-Aalborg til 200 km/t. Etapen opdeles i to. Den første del består i en opgradering af Hobro-Aalborg fra 120 km/t til 200 km/t, der koordineres med og fortrinsvis består af det nye ERTMS signalanlæg til ibrugtagning i 2018. Den anden del indledes med undersøgelser af hvordan banestrækningen Århus-Hobro skal forbedres. Der er imidlertid ikke anført nogen tidsplan for denne forundersøgelse og ej heller reserveret et budgetbeløb for opgraderingen.

Den **3. etape** omfatter strækningen mellem Odense og Århus. Det præciseres at der her kræves en omfattende indsats på banenettet mellem de to byer, og etapen kan først realiseres efter 2020. Der skal i denne sammenhæng udarbejdes **en samlet baneplan for Østjylland** med henblik på efterfølgende beslutning vedrørende konkrete projekter på strækningen Odense-Århus. Der peges på at der er flere forskellige løsningsmodeller for realisering af én times rejsetid mellem Odense og Århus. Alle modeller indebærer anlæggelse nogle nye supplerende banestrækninger og hævnning af hastigheden på de øvrige dele af den eksisterende bane. Både kravene til de hurtige fjerntog og til den lokale togbetjening i Østjylland skal tilgodeses af baneplanen.

I den transportpolitiske aftale er der afsat et beløb (indenfor en ramme på 0,7 mia. kr.) til dobbeltspor på delstrækningen Vamdrup-Vojens gennem Sønderjylland til åbning senest i 2019, mens den sydligste delstrækning mellem Tinglev og Padborg fortsat vil være enkeltsporet. Investeringsplanen tager heller ikke stilling til modernisering og udretning af strækningen Århus-Randers/Hobro, når der ses bort fra de omtalte indledende undersøgelser. På grund af den væsentligt kortere afstand mellem Aalborg og Århus i forhold til strækningerne Århus-Odense og Odense-København (se tabel 2) kan Timemodellen her realiseres uden nogen afkortning af den eksisterende omvejskørsel på delstrækningen Århus-Hobro.

Blandt de emner og geografiske områder, som ikke dækkes af investeringsplanen og den transportpolitiske aftale, kan nævnes baneanlæg i ”udkantområder” som Vestjylland, Thy/Hanherred og Vendsyssel. En opgradering af banenettet i Vendsyssel er således ikke berørt.

Baneplanen for Østjylland

Udarbejdelsen af en baneplan for Østjylland, der som nævnt indgår i den 3. etape for Timemodellen, er begrundet i den relativt hurtige vækst i Århus og Trekantområdet og en forventet sammenvoksning af disse byområder til en ”funktionelt sammenhængende byregion”.

Baneplanen og den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland indgår i en samlet strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland. Den strategiske analyse for Østjylland er også indeholdt i Landsplanredegørelse 2009. Dette betegner et regionalpolitisk paradigmeskift i forhold til den hidtidige satsning udelukkende på hovedstadsområdet (og Øresundsregionen) som vækstområde i Danmark.

Baneplanen indbefatter en vurdering af behovet for modernisering og opgradering af banenettet. Det foreslås i den transportpolitiske aftale at analysere muligheden for hurtigere linieføringer mellem Horsens og Århus i form af nye supplerende banestrækninger. Der

peges også på muligheden for en eventuel en ny banebro over Vejle Fjord eller den omtalte nye baneforbindelse direkte mellem Horsens og Odense. Hertil kommer koordinering med letbanerne i Århus området. Der udpeges ikke nogen konkret indsats for at udrette banestrækningen Århus-Randers-Hobro, men i den transportpolitiske aftale blev der som nævnt afsat et beløb til en forundersøgelse for opgradering af strækningen Århus-Hobro.

Efter vedtagelse af den transportpolitiske aftale har Transportministeriet præsenteret et ”*Kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland*” (dateret 30. april 2009). Heri er en fast Kattegatforbindelse kommet i spil igen, idet analysen bl.a. ”*skal afdække det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, herunder perspektiverne i en tættere integration mellem den østjyske byregion og hovedstadsområdet, samt de drifts- og samfundsøkonomiske omkostninger ved en forbindelse*”.

Nyt ERTMS signalsystem

I EU Kommissionens rapport ”*ERTMS – Delivering Flexible and Reliable Rail Traffic*” fra 2006 belyses behovet for at indføre et fælles europæisk signal- og kontrolsystem. De nuværende over 20 forskellige signalsystemer er inkompatible med hinanden, fx mellem Sverige, Danmark og Tyskland. Rapporten konkluderer, at alle de nationale banenet derfor på et tidspunkt vil være nødt til at afløse de eksisterende systemer med ETCS (European Train Control System) og ERTMS.

Som tidligere beskrevet, forudsætter Timemodellen at der etableres af et nyt signalsystem i form af et ERTMS niveau 2 system, da det nuværende signalsystem som allerede nævnt højst kan håndtere hastigheder på 180 km/t (mellem Hobro og Aalborg dog kun 120 km/t). Det nye signalsystem forventes – ifølge den transportpolitiske aftale - i store træk gennemført i løbet af ti år og for fjernbanen i 2021, med en samlet investering på 22-24 mia. kr.

Elektrificering

I første omgang realiseres Timemodellen med dieseldrift (IC4 togsættene). Det fremgår – i overensstemmelse med Trafikstyrelsens notat fra 2007 - at regeringens vurdering er at elektriske tog på længere sigt vil være den rigtige vej at gå. De tilbyder både miljømæssige fordele og bedre muligheder for indkøb af standard materiel i modsætning til de dieseldrevne IC4 tog.

Signalanlægget på strækningen Lunderskov-Esbjerg er allerede forberedt til elektrificering. En konsulentrapport (bestilt af Transportministeriet og præsenteret i maj 2009) konkluderede, at der for resten af banenettet opnås betydelige besparelser (15-20 pct.) ved at elektrificeringen afventer eller udføres samtidig med Banedanmarks nye signalprogram (med ERTMS niveau 2). Dette skyldes at immuniseringen som tidligere nævnt sker i forbindelse med at samtlige signalanlæg alligevel bliver udskiftes mellem 2018 og 2021. Derfor vil el-drift først kunne blive aktuel et stykke på den anden side af 2021.

Budgettal

Udmøntning af den transportpolitiske aftale ("En grøn transportpolitik") i form af investeringer fremgår af tabel 3:

Tabel 3: Budgetbeløb ifølge den transportpolitiske aftale

Udmøntning	Mia. kr. (2009-priser)
Transportudspillet i alt	94,0
Infrastrukturfonden	93,0
Pulje til bedre adgang til den kollektive transport (finansieres af DSB)	1,0
Anvendelse af Infrastrukturfonden og DSB-finansiering	
1. Igangværende vejprojekter	9,0
2. Reinvesteringer i vejnettet	3,1
3. Igangværende baneprojekter	1,3
4. Reinvesteringer i banenettet 2009-2020	15,1
5. Principbesluttede og nye baneprojekter	34,9
6. Besluttede og nye vejprojekter	7,5
7. Bedre adgang til havnene ¹	1,2
8. Øvrige initiativer	2,4
9. Ekstrabevilling til igangværende vejprojekter	3,6
10. Nye puljer	8,1
11. Pulje til bedre adgang til den kollektive transport (DSB-finansieret)	1,0
I alt	87,0

Kilde: Transportministeriet 2009

Regeringen har, som det fremgår af tabellen, til og med 2020 afsat et større samlet beløb til nye anlægsprojekter (vej og bane). Heraf er som tidligere nævnt afsat ca. 22 mia. kr. til signalprojektet. Til de første to etaper af Timemodellen, dvs. udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted og opgradering af strækningerne Ringsted – Odense og Hobro – Aalborg, er reserveret ca. 11 mia. kr. fordelt med broderparten på 10 mia. kr. til kapacitetsudvidelsen København-Ringsted, samt forholdsvis beskedne beløb på henholdsvis 0,6 mia. kr. og 0,2 mia. kr. til hastighedsopgradering af Ringsted-Odense og Hobro-Aalborg. Hertil kommer budgetbeløb til yderligere baneprojekter, herunder 0,7 mia. kr. til dobbeltspor på delstrækningen Vamdrup-Vojens i Sønderjylland.

Landstrafikmodellen

Ifølge trafikinvesteringsplanen og den transportpolitiske aftale vil regeringen afsætte 60 million kr. "til udvikling af en landsdækkende trafikmodel, der kan styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning og give et mere nuanceret billede af de enkelte projekters trafikale effekter og virkning i forhold til miljø og CO₂-udledning. Landstrafikmodellen er bl.a. nødvendig med henblik på at skabe et bedre grundlag for at vurdere konsekvenser af konkrete initiativer i forhold til sammenhæng og trafikfordeling mellem individuel og kollektiv transport. Modellen vil endvidere give et bedre grundlag for at vurdere de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng i Danmark".

DTU Transport (et institut på Danmarks Tekniske Universitet) har fået til opgave at udvikle landstrafikmodellen. Det fremgik af indlæg på Trafikdagene afholdt i august 2009 på Aalborg Universitet, at vægten vil blive lagt på passagersiden og en traditionel modeltilgang, mens der bliver mindre fokus på etablering af en forbedret database for godstransport. Det er usikkert i hvilken udstrækning modellen vil blive struktureret og præsenteret på en måde, som muliggør at den information (databaser mv.) og de modelværktøjer mv., der stilles til rådighed, vil blive fuldt tilgængelige og kunne udnyttes uafhængigt og decentralt af de enkelte kommuner og regioner.

Nedprioritering af udkantområder?

I en artikel i Trafik & Veje¹⁵ peges der på at trafikinvesteringsplanen ikke er tilstrækkelig langsigtet, og at der ”mangler udarbejdelse af egentlige trafikplaner for hele landet – ikke kun Østjylland og Hovedstadsområdet”.

Blandt de emner og geografiske områder, som er fraværende i investeringsplanen og den transportpolitiske aftale, kan som allerede omtalt nævnes vej- og baneanlæg i ”udkantområder” som Vestjylland, Thy/Hanherred og Vendsyssel, og en samlet løsning til fremme af godstransport med bane i Jyllandskorridoren.

Region Nordjylland har i en kommentar til investeringsplanen¹⁶ peget på at en tredje Limfjordsforbindelse, udvikling af banen nord for Aalborg, samt vejforbindelsen mellem Thy/Mors og motorvejsnettet i Jylland er udeladt af investeringsplanen. Der har været tilsvarende reaktioner fra bl.a. Region Syddanmark vedrørende manglende dækning af vej- og banenetnet i Sønderjylland.

2.8 Politisk aftale om ”En moderne jernbane”

Den 22. oktober 2009 blev der indgået en aftale mellem regeringen og alle partier i Folketinget med undtagelse af Enhedslisten om ”En moderne jernbane”. Forinden denne aftale havde Transportministeriet, på grundlag af den transportpolitiske aftale (”En grøn transportpolitik”) fra januar 2009, offentliggjort følgende to publikationer rettet mod baneområdet:

- ”En jernbane i vækst. Debatoplæg” (september 2009);
- ”Mere gods på banen” (oktober 2009).

I dette afsnit kommenteres først de to publikationer og herefter gives et kort resumé af den politiske aftale fra oktober 2009.

¹⁵ Alex Landex, DTU Transport: Fremtidens jernbaner i Danmark (artikel i Trafik & Veje, januar 2009).

¹⁶ Brev dateret 12. januar 2009 fra Region Nordjylland til trafikministeren.

"En jernbane i vækst. Debatoplæg"

Debatoplægget argumenterede for ønsket om en jernbane i vækst, med henvisning til den transportpolitiske aftale. Der opstilles som målsætning, at passagertrafikken med tog gennem de næste 20 år som minimum fordobles (fra 6,5 mia. personkilometre i 2008 til 13 mia. personkilometre i 2030).

Som et af virkemidlerne til opnåelse af denne vækst loves det i debatoplægget at:

"Transportministeriet vil i 2010 udarbejde en samlet strategi for hvordan jernbanens samlede organisering kan bidrage til at skabe en jernbane i vækst. Det gælder den trafikale udnyttelse af de nye muligheder, de fornødne incitament, øget kundeorientering, konkurrenceudsættelse, den organisatoriske indretning af sektoren, ejerskabsforhold og andre virkemidler."

Som led i udviklingen af **en samlet strategi for banesektorens organisering** berøres mulighederne for at ændre på reglerne for tildeling af banekapacitet og for at ændre baneafgiftssystemet indenfor EU reglernes rammer. Vedrørende afgifter for godstog stiller debatoplægget spørgsmålstejn ved om Danmark fortsat skal stille banekapacitet meget billigt til rådighed for transittrafikken. Der peges på muligheden for at forhøje afgifterne så de udenlandske baneoperatører kommer til at betale en større del af omkostninger (herunder slid på baneinfrastrukturen og eksterne miljøeffekter).

Institutionelt peges der på at: *"Det offentlige ejerskab til infrastrukturen ligger fast. Men det skal undersøges om grænsedragningen mellem infrastrukturen, dens drift og vedligeholdelse, trafik-styringen, og togdriften i alle tilfælde er trukket på den måde som er enklest og mest hensigtsmæssig for trafikken."*

Det konstateres også at *"DSB's fremtidige organisering og ejerskab skal vurderes i lyset heraf. En total privatisering af DSB i form af et salg af virksomheden er ikke aktuelt. Det bør imidlertid overvejes inden for de nærmeste år at omdanne virksomheden eller dele heraf til et aktieselskab, med henblik på at få inddraget private medejere, som kan bidrage til at styrke den kommercielle og kundeorienterede tænkning i virksomheden."*

DSB driver togtrafik på en forhandlet kontrakt med staten på de strækninger som endnu ikke er blevet "konkurrenceudsat", dvs. udbudt i licitation. DSB kontrakten udløber i 2014, og det konkluderes at der er behov for en mere gennemsigtig struktur, således at det kommer til at fremgå klart hvad statens tilskud til DSB anvendes til. Debatoplægget diskuterer herefter forskellige forretningsmodeller for passagerdriften og baneoperatørerne (herunder DSB, Arriva og DSBFirst). Endvidere overvejes forskellige udbudsformer og opdelingsmuligheder for udbud af trafikken på banenettet. Det store antal tjenestemandsansatte i DSB nævnes også som "en særlig emnekræft". (Kombiterminalernes organisering er berørt i publikationen "Mere gods på banen").

Vedrørende passagerdriftens togstationer konstateres det at de fleste af disse i dag er ejet af DSB. Da stationerne er en del af baneinfrastrukturen, peges der på at de bør forblive i offentlig eje, og at det må overvejes hvor ejerskabet organisatorisk skal placeres, og hvem der skal have ansvaret for fornyelse og vedligeholdelse. Et internationalt konsulentfirma ("BCG") har ifølge debatoplægget anbefalet Transportministeriet, at - i forbindelse med et

udbud af hele togtrafikken - bør stationerne ikke forblive under DSB's ejerskab, men opgaven bør henlægges til et særligt selskab eller til Banedanmark.

Med hensyn til det statslige niveau vil Transportministeriet ”undersøge, hvordan de statslige myndigheder, herunder Trafikstyrelsen og Banedanmark, indrettes bedst muligt til at understøtte målet om en øget kundeorientering, vækst og konkurrence. Arbejdsdelingen skal afklares, og de enkelte institutioners organisering skal vurderes.”

Der gives et resumé af de baneprojekter og undersøgelser der blev besluttet ifølge den transportpolitiske aftale, herunder en redegørelse for Timemodellen samt ”en samlet strategi for transportinfrastrukturen i Østjylland og forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.” En undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse nævnes dog ikke specifikt. Det anføres endvidere at ”Timemodellen er den trafikale vision for en dansk højhastighedsstrategi.”

Debatoplægget udtrykker forventninger om at konkurrencesituationen for godstransport med bane vil blive forbedret ved en snarlig indførelse af grønne kørselsafgifter for lastbiler.

Publikationen ”Mere gods på banen”

Det fremgår af publikationen at hovedparten af godstransport på jernbanen (mere end to tredjedele målt i ton-km) i 2007 er international transit kørsel. Denne kørsel er vokset markant i løbet af de seneste ti år, hovedsageligt i form af transitgods mellem Øresundsbroen og Padborg via Storebælt. Andelen af godstransport til og fra Danmark har været vigende og udgjorde i 2007 kun 23%. Endelig er den nationale godstransport med bane blevet stærkt reduceret (til under 8% i 2007).

Der peges endvidere på at dele af motorvejsnettet er stærkt belastet af transittrafik med lastbil. Denne trafik forventes at stige yderligere de kommende år. Det er ”derfor en selvstændig målsætning at flytte en større del af den internationale transittrafik fra de danske veje over på jernbanen.”

Det forventes i publikationen, at der frem mod 2030 vil kunne ske en tredobling af godstransport på bane grundet den kombinerede virkning af kapacitetsudvidelser på banenet, de kommende kørselsafgifter for lastbiler, og grundet øvrige initiativer til fremme af banetransport, herunder liberaliseringen af banegodstransport i EU. Det oplyses at ”De nye og forbedrede forhold for godstransporter har bl.a. medført, at DB Schenker Rail har startet en ny godsrute. Hver uge sætter DB Schenker Rail således tre godstog på skinnerne i hver retning mellem APM (A.P. Møller Mærsk) Terminals på havnen i Århus og kombiterminalen i Høje Taastrup, og der er en forventning om en daglig afgang.”

Kombiterminalernes organisering og ejerskab:

Publikationen beskriver også forholdene for kombiterminalerne i Danmark, særligt terminalerne i Taulov og Høje Taastrup. Det konstateres at: ”Analyser¹⁷ af kombiterminalerne i Danmark viser, at terminalernes indretning og drift er en barriere for udvikling af kombitrafikken i Danmark, og at der vil være et stort potentiale for vækst i

¹⁷ Med henvisning til rapportererne ”Kombiterminalernes fremtid” (Trafikstyrelsen maj 2007) og ”Kombiterminaler. Beslutningsoplæg (Transportministeriet marts 2008).

kombitrafikken i og igennem Danmark, hvis forholdene omkring kombiterminalerne forbedres.”

Det fremgår af publikationen, at *”Ved dannelsen af Banestyrelsen i 1997 fik DSB tildelt ejerskabet af jernbane-stationer og kombiterminalerne ved den endelige bodeling. I 2001 blev DSB Gods solgt til DBSR (DB Schenker Rail), og der blev indgået en aftale om, at DBSR fik tildelt operatørrollen for de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. DSB forblev ejer af terminalerne, mens DBSR er lejer. Lejeaftalen blev på DBSRs foranledning genforhandlet i 2007, og kan opsiges fra DBSRs side i 2017, hvad angår Taulov, og 2019, hvad angår Høje Taastrup, og fra DSBs side i 2030/2031.”*

Således står DB Schenker Rail nu både for driften og anvendelsen af de to kombiterminaler. Publikationen peger på, at *”For at sikre lige og ikke-diskriminerende adgang til kombiterminalerne har Transportministeriet revideret bekendtgørelsen for modtagepligt på kombiterminalerne. Den nye bekendtgørelse, der trådte i kraft d. 1. april 2009, vil sikre lige og ikke-diskriminerende adgang til terminalerne for alle godsoperatører.”*

Herudover er Transportministeriet i gang med at overføre ejerskabet af kombiterminalerne i Høje Taastrup, Taulov og Padborg fra DSB til Banedanmark. Denne overførsel forventes at ske i 2010.

Det fremgår også af publikationen, at det er besluttet at igangsætte en analyse af muligheden for at anlægge en kombiterminal ved Køge, i forbindelse med anlæggelse af den nye banestrækning mellem København og Ringsted via Køge.

Det omtales at den nye bane mellem København og Ringsted, udbygning til dobbeltspor på hele strækningen mellem Ringsted og Rødby, og den faste forbindelse over Femern Bælt indgår i den vedtagne (herunder af den danske transportminister underskrevne) aftale om ”jernbanegodskorridor B” fra Stockholm til Napoli (jf. figur 2 i hovedafsnit 1). Denne korridor er en del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Publikationen præsenterede resultatet af en screeningsanalyse gennemført i 2009 af en række baneprojekter i forskellige havne samt vedrørende evt. genåbning af godsspor i Sønderjylland. Resultatet af analysen var at det største potentiale ligger i en forbedring af jernbaneforbindelsen til havnene i Esbjerg og Nyborg, og at flere af de øvrige undersøgte projekter ikke er samfundsøkonomisk rentable under de i analysen givne forudsætninger.

Med henblik på at sikre bedre rammer for omlæsning mellem færge og bane fremgår det endvidere, at det er aftalt at staten yder et tilskud på op til 10 mio. kr. til etablering af en godsbaneterminal ved Hirtshals Havn. Det forventes at projektet gennemføres efter at det har været forelagt og drøftet med de forskellige godsinteressenter med tilknytning til Hirtshals Havn.

Den politiske aftale (“jernbaneforliget”)

Den politiske aftale om ”En moderne jernbane” (også kaldet ”jernbaneforliget” af 22. oktober 2009) er en opfølgning på og udmøntning af de dele af det transportpolitiske forlig fra januar 2009 som vedrører banetransport. Aftalen er endvidere truffet med udgangspunkt i de

uddybende overvejelser og strategier der blev formuleret i publikationerne ”En jernbane i vækst. Debatoplæg” samt ”Mere gods på banen”.

Jernbaneforliget indeholder en vedtagelse af følgende projekter, idet rammebeløb for finansieringen er angivet i parentes:

- en ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge (10 mia. kr.);
- renovering af Nørreport station (210 million kr.);
- dobbeltspor på Nordvestbanen på strækningen Lejre-Vipperød (1,3 mia. kr.);
- dobbeltspor i Sønderjylland på strækningen Vamdrup-Vøjens (0,7 mia. kr.);
- styrkelse af gods på jernbanen (indenfor en samlet pulje på 200 million kr.).

Den nye baneforbindelse mellem København og Ringsted anses som et nødvendigt led i realisering af Timemodellen. Forbindelsen skal betjene de fleste godstog og gennemkørende tog via København og via den faste forbindelse over Femern Bælt.

For så vidt angår udbygningen til dobbeltspor i Sønderjylland peger aftalen på, at der på sigt skal ske en fuld udbygning til dobbeltspor på hele banestrækningen gennem Sønderjylland, og at ”...på langt sigt vil korridoren udgøre en vigtig forbindelse for dansk banegods til og fra det øvrige Europa”.

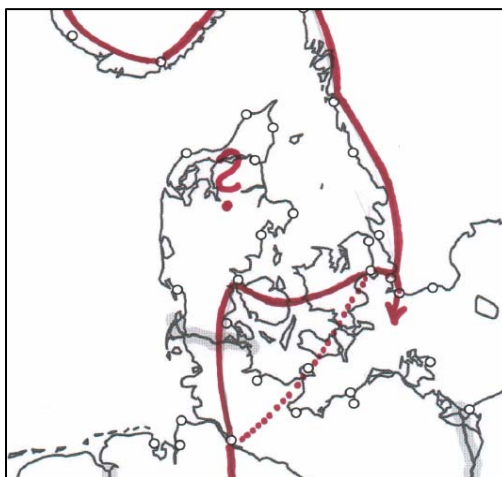
Projektet ”styrkelse af gods på jernbanen” omfatter bevillinger til udvidelse af kapaciteten på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov. Det understreges i aftalen at det er en forudsætning at driften af terminalerne sendes i udbud fra år 2020. Endvidere afsættes statslige bidrag til en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn og til Nyborg Havn. Tilskuddet på 10 million kr. til en banegodsterminal i Hirtshals Havn er ikke nævnt, men beløbet formodes reserveret allerede indenfor rammerne af den transportpolitiske aftale.

2.9 Hindringer og muligheder for gods med bane

Situationen på godsbaneområdet giver ikke, selv med udgangspunkt i jernbaneforliget fra oktober 2009, en mulighed for på kortere sigt at etablere kommercielt bæredygtige løsninger, når det gælder transport af enhedslaster (løstrailere, veksellad og containere) gennem Jyllandskorridoren (Jylland og Slesvig-Holsten).

Fra 2006 ophørte således det meste af godstransporten med bane gennem Jylland nord for Århus / Taulov, idet godsoperatøren Railion Danmark (fra 2008 navngivet som DB Schenker Rail) nedlagde godsbetjeningen i denne del af Jyllandskorridoren, bortset fra en beskedent transport af fiskemel fra Skagen. Som nævnt har DB Schenker Rail endvidere i 2009 oprettet en godsroute mellem APM (A.P. Møller Maersk) terminalen i Århus Havn og kombiterminalen i Høje Taastrup.

Spørgsmålet vedrørende den fremtidige situation for Jyllandskorridoren er illustreret i figur 9:



Figur 9: Ingen fremtidig godstransport med bane gennem Jylland?

Kilde: SUTRANET seminar præsentation, marts 2007

Den transportpolitiske aftale og jernbaneforliget har som tidligere omtalt reserveret nogle beløb til forbedring af forholdene bl.a. i Hirtshals Havn og Esbjerg havn, samt til udvidelse af kapaciteten for kombiterminalen i Taulov. Overvejelserne om etablering af godsbanefaciliteter i forbindelse med færgeterminalen i Hirtshals Havn forventes afklaret i løbet af 2010/11, men der foreligger ingen målsætning om godsbetjening med bane i forbindelse med færgeforbindelsen mellem Frederikshavn og Göteborg.

Den største institutionelle barriere består i at driften af de to kombiterminaler som nævnt først forventes sendt i udbud i år 2020, og selv dette årstal kommer i konflikt med kontraktaftalen med DB Schenker Rail ifølge hvilken DSB/Banedanmark først kan opsige aftalen i 2030/31. Det er dog sandsynligt at en forhandlingsløsning kan opnås mellem Banedanmark og DB Schenker Rail, da den gældende kontraktaftale måske ved en nærmere granskning vil vise sig at være i modstrid med EU's konkurrencelovgivning.

I mellemtiden vil en evt. uafhængig baneoperatør få besvær med at få adgang til benytte kombiterminalen i Taulov på rimelige forretningsmæssige vilkår. Dette gælder på trods af Transportministeriets forventninger til den i 2009 reviderede bekendtgørelse for modtagepligt på kombiterminalerne, især hvis det indebærer en konkurrencesituation der kan påvirke DB Schenker Rails nuværende og potentielle markedsandele.

To alternative udviklingsscenarier

I rapporten "*Unitised Goods Transport Scenarios - in the North Sea Region*" (SUTRANET¹⁸ projektet, september 2007) beskrives to scenarier – scenario A og scenario B - for den fremtidige udvikling af godstransport med bane i Jyllandskorridoren. Denne udvikling beskrives med særlig henblik på banetransport af enhedslaster (veksellad, løstrailere, containere).

¹⁸ SUTRANET står for "Sustainable Transport R&D Network". Det var et projekt under EU's Interreg IIIB North Sea Programme og blev afsluttet i 2007.

Scenario A følger de tendenser der afspejles af de seneste års begivenheder. Scenario A forudser, at der fremover ikke vil foregå nogen godstransport af enhedslaster med jernbane mellem Taulov/Århus og færgehavnene i Hirtshals/Frederikshavn.

De nærmeste tilslutningspunkter til banenettet vil være i havnene i Århus og Fredericia (med forbindelse til kombiterminalen i Taulov). I dette scenario er det usandsynligt, at der vil blive gennemført banetransport af enhedslaster i transit gennem Jylland mellem Norge/Sverige og Tyskland/kontinentet.

Når den faste forbindelse for motorvej og bane over (eller under) Femern Bælt mellem Danmark og Tyskland åbnes, forventes det at kombiterminalen i Taulov vil miste en stor del af sin omsætning for håndtering af vej- og banegods. Det skyldes at den del af godstransporten med bane til/fra Østdanmark samt transittrafikken til/fra Norge/Sverige via Øresund, der passerer grænsen ved Padborg via Storebælt, vil blive overflyttet til Femern Bælt. Transport af dette gods med bane gennem Slesvig-Holsten til og fra godsknudepunkter i Hamburg (herunder Maschen) vil derfor ophøre.

I år 2020 eller senere vil de væsentligste kendetegn ved Scenario A være:

- Der optræder intet relativt øget regionalt samspil og ingen væsentligt øget samhandel mellem Norge/Sverige, Jylland, og Slesvig-Holsten/Hamburg.
- Der er ikke etableret nogen kommercielt bæredygtig banetransport af enhedslaster gennem Jylland.
- Der er endnu ikke blevet indført et effektivt road-pricing system (kørselsafgifter) for lastbiltrafik på motorveje og hovedveje gennem Jylland¹⁹.
- Den gennemsnitlige rejsehastighed for lastbiler på det overordnede vejnet er blevet reduceret med 20% på grund af øget trængsel på flere dele af vejnettet.
- ”Maut”²⁰ afgifterne for lastbiltrafik gennem Tyskland er steget med 100%.
- Brændstofpriserne er steget med 50%.
- Ingen væsentlige ændringer i brændstofforbruget per ton/enhedslast-km vej (for lastbiler) eller per ton/enhedslast-sømil (for skibsfartøjer).

Der vil optræde en voksende bevidsthed blandt Ro-Ro²¹ udbydere om behovet for at afbøde de øgede omkostninger til brændstofforbrug ved at kræve mere energieffektive færgetyper. Men de kommercielle incitamenter for skibsbyggerne til at introducere disse nye skibstyper på markedet forventes ikke at være fuldt tilstede i 2020.

Scenario B afspejler en relativ stigning i regional handel og kommercielt samarbejde på tværs af Kattegat og Skagerrak, og en proaktiv offentlige politik med hensyn til havnenes udvikling og investeringer i baneinfrastruktur i Jyllands-korridoren.

Scenario B forudser, at en opgraderet baneinfrastruktur forlænges fra den eksisterende kombiterminal i Taulov til færgehavnen i Hirtshals og måske til færgehavnen i Frederikshavn.

¹⁹ Hvis der samtidig sker en indførelse af afgifter for lastbiler på vejnettet i Sverige, vil det give bedre vilkår for banetransport gennem Vestsverige, men det vil yderligere forringe banetransportens konkurrencevilkår i Jyllandskorridoren i forhold til vejtransport og i forhold til banetransport gennem Vestsverige.

²⁰ Mauten er en afstandsafhængig vejafgift for lastbiler. Den blev introduceret den 1. januar 2005 i Tyskland på alle motorveje og på andre overordnede veje med væsentlig trafik.

²¹ Ro-Ro angiver ”roll-on roll-off”, dvs. lastning og losning af skibe fortrinsvis med trailere og rullende containere.

En kommercielt konkurrencedygtig omladning og transport af enhedslaster med bane gennem Jyllandskorridoren vil blive etableret via havnene i Nordjylland, og konsolideret via en udbygget kombiterminal i Taulov, ref. den efterfølgende figur 10.

De væsentligste kendetegn ved Scenario B i år 2020 eller senere vil være:

- Relativt øget regionalt samspil, idet samhandelen øges med omtrent 25% mellem Norge/Sverige, det sydlige Jylland og Slesvig-Holsten/Hamburg.
- Godstransport med bane er etableret gennem Jyllandskorridoren (Hirtshals/Frederikshavn - Taulov - Hamburg/Maschen).
- Kombiterminaler og transport-teknologi er tilpasset til en omkostningseffektiv håndtering og transport af enhedslaster.
- Markedet for godstransport med bane er blevet konkurrencepræget, og interoperabiliteten mellem Sverige, Danmark og Tyskland er forbedret.
- Road-pricing (kørselsafgifter) er blevet indført for godstransport i transit med lastbiler gennem Danmark og det vestlige Sverige (mindst halvdelen af afgiftsniveauet for Mauten).
- Den gennemsnitlige rejsehastighed for lastbiler på vejnettet er reduceret med 20% på grund af øget trængsel hovedsageligt med person- og varebiler (som for Scenario A).
- Maut afgifterne for lastbiltrafik gennem Tyskland er steget med 200%.
- Brændstofpriserne er steget med 50% (som for Scenario A).
- Ingen væsentlige ændringer i brændstofforbruget per ton/enhedslast-km for lastbiler (samme som for Scenario A).
- Brændstofomkostninger pr ton/enhedslast-sømil for skibsfartøjer (færger) forbliver stabil, dvs. stigningen i brændstofpriserne er opvejet af en mere energieffektiv fremdrivningsteknologi.

Der kan forventes at opstå en koncentration af Ro-Ro servicen på færre havne i Sydnorge i forhold til den nuværende situation.

Fremme af udviklingstendenserne i Scenario B:

En række institutionelle og infrastrukturelle forbedringer samt transportpolitiske foranstaltninger er som omtalt i det foregående påkrævet for at gøre fremtidig godstransport med bane i Jyllandskorridoren økonomisk levedygtig.

De politiske tiltag for at realisere eller styrke en udvikling som beskrevet i Scenario B vil således indeholde en ændring af de institutionelle og lovgivningsmæssige rammer for at gøre denne udvikling gunstigere. Det drejer sig især om at ændre ejerskabsforholdet og driftsansvaret for kombiterminalen i Taulov, således at den eksisterende sammenblanding af rollen som godsbaneoperatør og infrastruktur-operatør ophæves.

Der kræves også gennemførelse af en pakke af transportpolitiske foranstaltninger. Heri indgår et effektivt vejafgift system ("road-pricing") i form af en indførelse af kørselsafgifter for lastbiler på et niveau der svarer til deres bidrag til slidet på vejnettet, målrettede investeringer i udvalgte havne og i baneinfrastruktur, og styrkelse af kombiterminalen i Taulov og/eller evt. omlokalisering af denne. Introduktion af kommercielle incitamentet til at udnytte nærsøfart vil ikke umiddelbart bevirke mere banegods, men de kan medvirke til at aflaste vejnettet og fremme en mere miljøvenlig fordeling mellem transportformerne.

Fra og med år 2006 ophørte som tidligere omtalt det meste af godstransporten med bane gennem Jylland nord for Århus/Taulov. På den anden side forventes det, at den danske regering i sidste ende vil vælge at investere i en fornyelse af baneinfrastrukturen igennem Jylland, med særlig fokus på at forbedre passagertrafikken, jf. den allerede indgåede transportpolitiske aftale.

Der vil stadig optræde væsentlige flaskehalse på banestrækningen gennem Slesvig-Holsten og i Hamburg området, selv efter at transitgods mellem Sverige/Øresundsregionen og kontinentet er overflyttet til den faste forbindelse over Femern Bælt. Der kunne derfor også forventes en forbedring af baneinfrastrukturen gennem den tyske delstat Slesvig-Holsten, hvor det er de tyske myndigheder der er beslutningstagere.

En kombineret fornyelse af baneinfrastrukturen gennem Jylland og gennem Slesvig-Holsten vil åbne op for en bedre og kommercielt levedygtig transport af især enhedslaster med bane gennem hele korridoren mellem færgehavnene i Nordjylland og Hamburg-området.

Resultatet af en modernisering og opgradering af baneinfrastrukturen og en genoplivelse af banegods servicen i Jyllandskorridoren, er illustreret i figur 10, der viser det principielle behov for et rutenet til betjening af godstransport mellem Norge, Sverige, Danmark og Nordtyskland:



Figur 10: Godstransporten med bane gennem Jylland – en kommercielt levedygtig mulighed i fremtiden

Kilde: SUTRANET seminar præsentation, marts 2007

Det kan tilføjes, at en elektrificering af det jyske hovedbanenet i sin fulde udstrækning også vil være en forudsætning for Scenario B. Yderligere må delstrækningen mellem Hjørring og Hirtshals elektrificeres og indlemmes i statsbanenettet og forberedes for en forventet fremtidig vækst i godstransport med enhedslastbærere via færgeruterne mellem Hirtshals og Norge. Denne forbindelse kunne fremtidssikres med tilvejebringelse af muligheden for gennemkørende godstog ved Hjørring.

Kombiterminalernes særlige rolle

Kombiterminalerne, der indgår som vigtige elementer i den infrastruktur som betjener godstransport med bane, kræves etableret som kommercielle enheder, der er uafhængige af en enkelt stor godsbaneoperatør på markedet. For terminalen i Taulov kræves derfor indført en ejer- og selskabsform som sikrer uafhængighed af enkelte større operatører og lige adgang for de enkelte brugere af terminalen (vej- og baneoperatører og speditører), ligesom kombiterminalens indretning og den tilhørende baneinfrastruktur må styrkes.

Kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup henhørte i første omgang under DSB's ansvarsområde (DSB Gods). I forbindelse med salget af DSB Gods i 2001 til banegodsoperatøren Railion blev der (som beskrevet i afsnit 2.8) indgået en aftale om, at Railion fik driftsansvaret for og kontrollen med de to kombiterminaler i Danmark.²² DSB forblev formel ejer af terminalerne. Virksomheden Railion GmbH, der var og er en kommerciel aflægger af de tyske statsbaner (Deutsche Bahn koncernen), har som tidligere nævnt ændret navn til DB Schenker Rail, med tilføjelse af "Danmark Services A/S" for den del af virksomheden som opererer med udgangspunkt i Danmark. Endvidere indgår den svenske banegodsvirksomhed "Green Cargo" i DB Schenker Rail gruppens ejerstruktur.

I 2006 lukkede Railion som omtalt sin godstransport service gennem Jylland ned for at koncentrere sig om at tilbyde godstransport med bane via det vestlige Sverige, uden at andre operatører var i stand til at overtage servicen gennem Jylland på kommercielle vilkår. Fornyelsen i 2007 af lejeaftalen med DSB/Banedanmark sikrede som det fremgår DB Schenker Rail's fulde driftskontrol med kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup indtil 2030/31. Herved fik DB Schenker Rail etableret sig i en situation, der gør det muligt for virksomheden at dominere og kontrollere markedet for godstransport i korridorerne mellem Skandinavien og Tyskland også i årene fremover. Som følge heraf er kombiterminalen i Taulov endnu ikke i stand til at fungere tilfredsstillende som en effektiv men neutral infrastruktur-udbyder. I den givne situation er terminalen således afskåret fra at sikre uafhængighed af de enkelte godstransportører og speditører, der optræder eller kunne optræde som kommercielle brugere af terminalen.

Allerede i rapporten "Kombiterminalernes fremtid" (Trafikstyrelsen 2006/2007) beskrives og bekræftes de væsentligste markedsmæssige, tekniske og ejerskabsmæssige problemer knyttet til de eksisterende kombiterminaler, herunder terminalen i Taulov. Rapporten fastslår, "*at terminalerne skal være uafhængige, reelt åbne og ikke-diskriminerende i forhold til både vej kunder og jernbanekunder*". Endvidere opstiller og drøfter rapporten forskellige ejerskabsmæssige og organisatoriske løsningsmodeller for terminalerne. En af disse modeller var salg til Railion Danmark A/S. Det anføres i rapporten at denne løsningsmodel – i modsætning til flere af de andre modeller – ikke vil sikre neutralitet grundet "*en enkelt virksomheds monopolposition på terminalerne*". På trods heraf blev den lejeaftale, som Railion indgik i 2000/2001 med DSB, som ovenfor beskrevet igen i 2007 afløst af en forlængelse/fornyelse af lejeaftalen. Denne forlængelse indebærer i princippet at DB Schenker Rail har fuld driftskontrol med kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup i en lang årrække fremover.

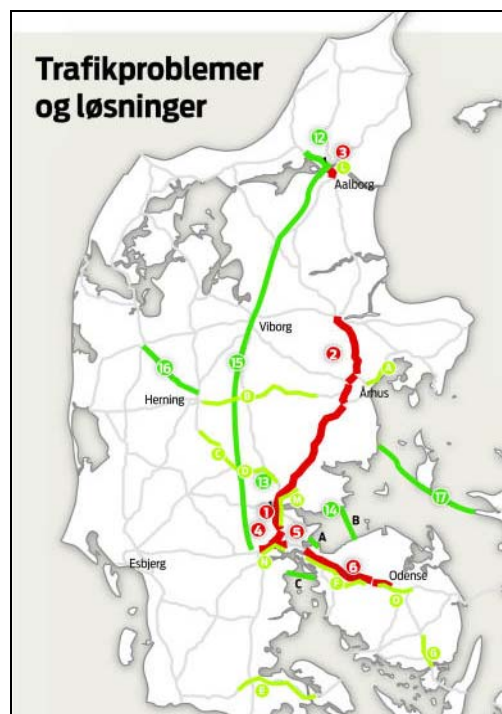
²² Kilde: Rapporten "Kombiterminaler. Beslutningsoplæg" (Transportministeriet, marts 2008).

I en artikel i Trafik & Veje²³ (der var skrevet med baggrund i rapporten ”Kombiterminaler. Beslutningsoplæg” fra 2008) peges der på, at der eksisterer et potentiale for kombitransport i Jylland i form af transit godsstrømme med trailere mellem Norge/Sverige og kontinentet (via færgehavnene i Nordjylland), mellem England og Norge/Sverige (via Esbjerg), suppleret med indenrigsgods mellem Jylland og hovedstadsområdet. Det nævnes i artiklen at der er sat beløb af til at finansiere et 700 m langt læssespor i Hirtshals Havn. Endvidere er der behov for at aflaste den voksende lastbiltrafik på fx E20 og E45. Artiklen nævner også nogle af årsagerne til at kombitransport ikke har fået fodfæste i Danmark, herunder ”at kombiterminalerne i Danmark ikke har fungeret hensigtsmæssigt og ikke har haft den nødvendige infrastruktur og driftsform til at vokse”.

Den problematiske aftale der blev indgået i 2007 mellem Transportministeriet/DSB og Railion/DB Schenker Rail udgør således fortsat en juridisk, organisatorisk og driftsmæssig hindring for en hensigtsmæssig løsning. DSB afløses i 2010 af Banedanmark som ejer, og Transportministeriet forventer som nævnt et udbud af terminalernes drift i 2020, selvom kontraktaftalen med DB Schenker Rail formelt ikke kan opsiges fra Banedanmarks side før i 2030/31.

2.10 Overvejelser om motorvejsnettet i Jylland

Der er behov for at se udbygningen af motorvejsnet, banenet og de alternative forslag til nye faste forbindelser i en sammenhæng. Dette illustreres af det ”idé-katalog” for motorvejsprojekter i Vestdanmark som fremgår af figur 11.



Figur 11: Idé-katalog for motorvejsnettet i Vestdanmark

Kilde: JP Internet artikel offentliggjort 03-09-08

²³ Kilde: Artikel af Jesper Andersen i Trafik & Veje 06/07 2009: ”Intermodalitet – et nødvendigt supplement”.

Den følgende tekststramme angiver lokaliteter eller strækninger for de i figuren med rødt markerede projekter samt de ”mulige løsningsforslag” markeret med grønt:

De i figuren med rødt angivne lokaliteter eller strækninger med ”trafikproblemer”:

1. Vejle Fjord
2. Østjyske motorvej og motorvejene omkring Århus
3. Limfjorden
4. Trekantområdet
5. Lillebælt
6. Vestfyn

De ”mulige løsningsforslag” angivet med grønt:

12. Limfjorden – ny bro/tunnel (”3. Limfjordsforbindelse”)
13. Vejle Fjord – ny bro eller ny motorvej
14. Lillebælt – ny bro (tre mulige forslag markeret med A, B og C: parallelt med nuværende motorvejsbro; bro fra Nordvestfyn til Juelsminde; bro fra Vestfyn syd om Middelfart mod Kolding)
15. Ny nord-syd gående motorvej gennem Jylland (rute 13) mellem Aalborg og Kolding via Viborg
16. Ny motorvej mellem Herning og Holstebro
17. Kattegatforbindelsen – ny bro mellem Kalundborg og Århus via Samsø

Der er ikke i Jyllandspostens Internet artikel taget stilling til en tidsmæssig prioritering af projekterne 12-17, men det er klart at en fast Kattegatforbindelse kunne overflødiggøre eller reducere behovet for projekterne nr. 13-14.

Der har været udfoldet både lokale og regionale initiativer med henblik på at realisere en motorvejsforbindelse fra Holstebro til Herning (nr. 16). Endvidere har region Sønderjylland gjort opmærksom på et ønske om at opgradere rute 11, der forbinder Esbjerg med Ribe og Tønder.

Figur 11 illustrerer generelt nogle af de trafikproblemer og løsningsmuligheder for motorvejsnettet som er blevet peget på af forskellige politikere og interessegrupper, og som også vil have indflydelse på banenettets udformning og lokalisering.

Dansk Vejforenings forslag til nye motorveje

I en senere JP Internet artikel²⁴ omtales et forslag fra Dansk Vejforening til 800 km ny motorvej i Danmark til anlæggelse i løbet af de næste 40 år. Dette forslag indbefatter et såkaldt ”dobbelt H” inklusiv en motorvej gennem Midtjylland (jf. ovennævnte idé-katalogs projekt nr. 15).

Sekretariatschef Søren Bülow fra Dansk Vejforening citeres i nævnte artikel for at ”På jernbaneområdet har man lavet en fin langsigtet plan, mens man på vejområdet kun har en plan, der rækker nogle få år frem”. Dette synspunkt er nok lidt overoptimistisk på vegne af baneområdet.

²⁴ Artikel den 7. juli 2009 i jp.dk med titlen ”Plan for flere motorveje”.

Den transportpolitiske aftale ("En grøn transportpolitik")

Den transportpolitiske aftale indeholder ikke konkrete investeringer i de ovennævnte vejprojekter, men den omfatter bl.a. gennemførelse af VVM-undersøgelser for udbygning af motorvejen ved den eksisterende Vejle Fjord bro, omfartsvej ved Brande, og udbygning af motorvejen på strækningen over Vestfyn.

Hertil kommer at der i aftalen indgår en forhøjelse af bevillingerne til allerede vedtagne anlægsprojekter på det overordnede vejnet, beløb til en særlig vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet, samt bevillinger til forbedring af vejforbindelserne til havnene herunder Esbjerg, Aalborg, Grenå og Hanstholm.

Kattegatforbindelsen og det overordnede vej og banenet i Danmark

Den på foranledning af region Midtjylland udarbejdede konsulentrapport om en fast Kattegatforbindelse via Samsø ("Rambøll rapporten" fra oktober 2008) præsenterede en principskitse for det overordnede vej- og banenet i Danmark med en "Kattegatbro".

En fast Kattegatforbindelse vil indebære en tilslutning til det jyske motorvejsnet ved Århus, og vil i givet fald kunne aflaste motorvejstrafikken over Vejle Fjord, gennem Trekantområdet, via Lillebælt og over Vestfyn.

3. ET SAMLET SYN PÅ BANENETTET

Dette afsluttende hovedafsnit indledes med et kort resumé af de i nærværende rapports hovedafsnit 1 og 2 beskrevne iagttagelser vedrørende afrapporteringer, planer og beslutningsforløb for banenettet i Vestdanmark, herunder den jyske længdebane. Resuméet bygger videre på paperet om ”Beslutningsforløb for store trafik anlæg i Danmark” (Jørgen Kristiansen, oktober 2009).

Herefter beskrives de væsentligste barrierer for og indsatsområder til styrkelse af banedriften. Videre peges der på behovet for at foretage en grundig og tilbunds gående undersøgelse af alternative linieføringer for den jyske længdebane og dens tilslutninger til regionalbanerne og til en evt. fast Kattegatforbindelse.

Endelig foreslås et koordineret og faseopdelt beslutningsforløb til identificering og prioritering af baneprojekter med særlig henblik på den jyske længdebane og dens indpasning i de overordnede transportnet.

3.1 Resumé af iagttagelser

Generelt kræves der først en afklaring af de overordnede politiske prioriteringer af betydning for banenettet.

Politiske hensyn og prioriteringer for banenettet i Vestdanmark

Vedrørende den politiske prioritering på baneområdet, og hvis der ses bort fra Metroen i København, har både de officielle tilkendegivelser via Transportministeriet og blandt fremtrædende trafikforskere hidtil været domineret af to hovedemner, dvs. det store behov for udbygning af kapaciteten på strækningen København-Ringsted, og spørgsmålet om sikring af en højhastighedsforbindelse via Femern Bælt. Derfor har der ikke været nogen opmærksomhed rettet mod perspektiverne for den fremtidige baneforbindelse gennem Sønderjylland og Slesvig-Holsten.

Dog bør det tilføjes at Timemodellen vil indebære væsentlige forbedringer også for Vestdanmark. Hertil kommer at Infrastrukturkommissionen anbefalede at der ses nærmere på banebetjeningen i Østjylland. Denne anbefaling er, som beskrevet i hovedafsnit 2, indarbejdet i den transportpolitiske aftale, hvori der indgår at formulere en samlet vej- og baneplan for Østjylland omfattende hovedsageligt Trekantområdet og Århus.

Den nye baneforbindelse mellem København og Ringsted og udbygningen til dobbeltspor på Nordvestbanen på Sjælland bør også ses i det perspektiv at en evt. kommende ny Kattegatforbindelse vil ændre den trafikale fordeling mellem banestrækningerne Roskilde-Holbæk og København/Roskilde-Ringsted-Storebælt. Kattegatforbindelsen vil på Sjællands-siden kræve nyanlæg og opgraderinger på strækningen Røsnæs-Holbæk-Roskilde (dele af

Nordvestbanen), men vil samtidig give en aflastning på strækningerne mellem København og Korsør.

Elementer af et den metodiske tilgang

Som en opfølgning på afklaringen af de politiske prioriteringer er der behov for:

- et koordineret syn på banenettets udbygning og modernisering;
- en systematisk prioritering mellem alternative eller komplementerende større trafik anlæg;
- en forbedring af den samlede linieføring for den jyske længdebane;
- en vurdering af banenettets sammenhæng med en fast Kattegatforbindelse;
- en effektiv forbindelse gennem Slesvig-Holsten til det europæiske banenet.

Den officielle strategi for udbygning af trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark nødvendiggør nogle meget omfattende investeringer i motorvejsnet og banenet især gennem Trekantområdet og over Fyn via Lillebælt. Infrastrukturkommissionens rapporter, der udgjorde grundlaget for Regeringens trafikinvesteringsplan frem til 2020, har mest peget på enkeltstående projekter såsom en fast forbindelse direkte mellem Juelsminde og Fyn til aflastning af trafikken igennem Trekantområdet og over Lillebælt. Hvis dette projektforslag vedtages, vil det af budgetmæssige årsager udelukke anlæggelse af en fast Kattegatforbindelse indenfor en overskuelig fremtid. Et **koordineret syn på banenettets udbygning og modernisering** fik således ikke den store bevågenhed i Infrastruktur-kommissionens rapporter, og – udover formulering af en samlet baneplan for Østjylland - heller ikke i regeringens udspil til én times drift mv. (jf. ”Timemodellen”) mellem de større danske byer.

Også de regionalpolitiske initiativer, som været oppe, har oftest fokuseret på store enkeltstående projekter som eksempelvis en midtjysk motorvej og en fast Kattegatforbindelse.

Set i lyset af de muligheder som en fast Kattegatforbindelse tilbyder, manglede der i Infrastrukturkommissionens betænkning også en understregning af behovet for en **systematisk samlet vurdering af og prioritering mellem de store alternative eller komplementerende trafik anlæg i Danmark**. Undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse indgår således ikke i den transportpolitiske aftale fra 29. januar 2009, når der ses bort fra en evt. opfølgning i det nedenfor omtalte kommissorium for en strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland.

I forlængelse heraf, er der et behov for at **vurdere udbygningen af banenettet i Jylland og en fast Kattegatforbindelse i en sammenhæng** og i forhold til de løsninger på udbygningen, som Infrastrukturkommissionen og regeringen har peget på. Kattegatforbindelsen bør her ses som et muligt led i en samlet langsigtet udbygningsplan for den transportinfrastruktur der skal betjene trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Kattegatforbindelsen er (som allerede omtalt i hovedafsnit 1) kommet i spil igen, idet projektet er nævnt som en mulighed i Transportministeriet kommissorium for analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland, i forbindelse med at der indgår en delanalyse af kapacitetsbehovet for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

I sammenhæng med en investeringsplan for hele baneinfrastrukturen, kan der især peges på **den problematiske linieføring for den jyske længdebane på flere delstrækninger**. Dette gælder især mellem Hobro og Trekantområdet, herunder de store omvejskørsler mellem

Hobro og Århus, og det forhold at lokomotiverne skal vendes i Århus. Baneplanudvalget nåede i 1997 at fremlægge detaljerede forslag til forlægninger og afkortning af banestrækninger, herunder forslag til en linieføring gennem Århus, der ville eliminere vendingen af togene på Århus banegård. Der indgik, som beskrevet i hovedafsnit 2, også forslag til opgradering af linieføringen på de øvrige delstrækninger af den jyske længdebane. Efter 1997 blev Baneplanudvalgets omfattende analysearbejde for den jyske længdebane, som det fremgår af beskrivelsen i hovedafsnit 2, imidlertid stoppet på politisk (herunder DSB's) foranledning.

Med henvisning til beskrivelsen i afsnit 2.10 kan det tilføjes, at gennemførelse af nogle af de projekter til nye motorveje i Jylland, som er blevet foreslået af forskellige politikere og interessegrupper, også vil få indflydelse på banenettets udformning og lokalisering.

Der er yderligere et behov for **sikring af en hensigtsmæssig sammenhæng mellem den jyske længdebane og det europæiske banenet**. Lignende problemer som beskrevet ovenfor for den jyske længdebane karakteriserer banenettet gennem Slesvig-Holsten mellem den dansk-tyske grænse og Hamburg. Selvom denne strækning er elektrificeret er der flere enkeltsporede delstrækninger, og en evt. opgradering af baneinfrastrukturen har hidtil haft en lav prioritet hos de tyske myndigheder både på delstats- og forbundsstatsniveau.

På godssiden vil der - selv efter overflytning af trafik til Femern Bælt - stadig optræde store driftsmæssige problemer på strækningen gennem Slesvig-Holsten, og især kan der opstå konflikt med afvikling af passagertrafikken på strækningerne nord for og gennem Hamburg. På passagersiden tilbydes der en endvidere en helt utilstrækkelig service til grænseoverskridende togpassager mellem Jylland og Slesvig-Holsten/Hamburg.

3.2 Institutionelle, infrastrukturelle og driftstekniske hindringer

Der optræder en række barrierer og forhindringer for en gunstig udvikling af trafikken på det danske statsbanenet. Disse barrierer kan opdeles i det politiske niveau, den institutionelle og organisatoriske opbygning, den fysiske infrastruktur og de driftstekniske forhold.

Det politiske niveau:

Det danske ministerium med ansvar for transportsektoren (Trafikministeriet til 2005, Transport- og Energiministeriet 2005-08, Transportministeriet fra 2008) har ikke – siden Baneplanudvalgets analyser og planforslag i 1996/97 - fremlagt nogen overordnet strategi eller en form for masterplan med henblik på at målrette de fremtidige investeringer i banenettet for hele Danmark. Opgradering af den jyske længdebane og elektrificeringen har været stillet i bero siden 1997 som følge af DSB's IC4 projekt, der repræsenterer en usund sammenblanding af transportpolitiske og driftsøkonomiske interesser.

De politiske beslutningstageres fokus har de seneste år været rettet på det akutte behov for reparation og vedligeholdelse af det eksisterende banenet, og på behovet for en kapacitetsforøgelse på den stærkt trafikerede banestrækning mellem København og Ringsted (i retning mod Storebælt og Femern Bælt). Herudover pågår der en diskussion om hvorvidt

den faste forbindelse over Femern Bælt og de tilsluttende banestrækninger skal forberedes til højhastighedsdrift.

Trafikinvesteringsplanen fra december 2008 og den transportpolitiske aftale fra januar 2009 repræsenterer dog det første væsentlige skridt i den rigtige retning mod et mere samlet og koordineret syn på banenettets udbygning.

Den institutionelle og organisatoriske opbygning:

Der optræder fortsat nogle uklarheder hvad angår specifikationen af ansvar og opgaver mellem det politiske beslutningsniveau og de øvrige niveauer. Den gennemførte omstrukturering og bodeling af ansvarsområderne mangler stadig at blive fuldt afklaret og udviklet. Dette gælder således i forholdet mellem ministeriet og Trafikstyrelsens (det politiske og strategiske niveau), Banedanmarks opgaver som infrastrukturforvalter, og DSB som er en statsejet kommerciel baneoperatør

Transportministeriet har imidlertid - i sit debatoplæg om "En jernbane i vækst" fra september 2009 - givet udtryk for en klar intention om i løbet af de kommende år at forbedre de institutionelle og driftsmæssige rammebetingelser.

Banedanmarks ansvarsområder reflekterer stadig en blanding af opgaver for en infrastrukturudbyder og en nedarvet funktion som en statsejet entreprenørvirksomhed. Hertil kommer en stor medfølgende personalestab med tjenestemandstatus. Offentligt udbud af anlægsarbejder og større vedligeholdelsesarbejder forventes dog at blive fuldt gennemført indenfor de kommende år.

De danske statsbaners (DSB's) rolle som en kommerciel operatør er endnu ikke konsolideret, selvom offentligt udbud af passagertrafikken på et konkurrencemæssigt grundlag nu også omfatter enkelte andre operatører (herunder ARRIVA). DSB er i lighed med Banedanmark hæmmet af et overleveret tjenestemandproblem med indbyggede pensionsforpligtelser, som indebærer store finansielle byrder i en lang årrække fremover. Dette gør konkurrenceforholdet til operatører fra den private sektor problematisk, hvis ikke tjenestemandsstaben afvikles og pensionsforpligtelserne adskilles fra den kommercielle drift.

På **godstransportområdet** optræder der et særligt problematisk forhold med hensyn til fordelingen af ansvar og opgaver mellem det politiske beslutningsniveau, udbyderne af baneinfrastrukturen, terminaloperatørerne, og de kommercielle baneoperatører. Den mest hæmmende institutionelle barriere for udvikling af et kommercielt konkurrencepræget marked for banegods er det forhold, at den dominerende godsbaneoperatør DB Schenker Rail (tidligere Railion) også har ansvar for driften af og kontrollen med de to store kombiterminaler.

Den fysiske infrastruktur og de driftstekniske forhold:

Forløbet af linieføringen for den jyske længdebane går som tidligere nævnt tilbage til midten af 1800-tallet. Som en følge heraf optræder der store omvejskørsler, og kurveradier mv. er for små og skarpe på nogle af de vigtigste delstrækninger. Disse opfylder derfor ikke de funktions- og driftsmæssige krav (herunder hastighedskravet), som den nuværende og fremtidige banetransport vil stille.

I løbet af de seneste 20 års er den fysiske infrastruktur (herunder skinner, ballast og bandedæmninger) blevet nedbrudt og forfalden på flere delstrækninger, grundet en utilstrækkelig periodisk og rutinemæssig vedligeholdelse og manglende eller forsinkede rehabiliterings-indsatser. Dette er der som tidligere omtalt taget højde for fra 2008 gennem store årlige bevillinger til Banedanmark.

En beslutning om elektrificering af den jyske længdebane og af baneforbindelsen til Esbjerg blev truffet allerede i 1990'erne og tidligere. Men denne opgradering er kun blevet gennemført på hovedbanen fra København til Fredericia og herfra til Padborg.

Hertil skal føjes, at det elektriske fremdrivningssystem, der anvendes på det danske banenet, ikke er kompatibelt med de systemer der anvendes i fx Sverige og Tyskland, men dette problem kan i dag løses indenfor begrænsede omkostninger med anvendelse af lokomotiver som er bygget til begge systemer. Den forventede gennemførelse inden 2021 af et signalsystem baseret på ERTMS teknologi vil yderligere medvirke til at fremme banedrift på tværs af landegrænserne.

I den sammenhæng kan der stilles spørgsmål ved, om det er nødvendigt med det relativt dyre ERTMS niveau 2 system også på alle regionalbaner og lokalbaner underlagt Banedanmark. Et mindre omkostningskrævende signalsystem kunne overvejes indført på de banestrækninger, som ikke betjener fjerntrafik og international trafik, hvilket kunne reducere det samlede investeringsbehov.

3.3 Strategier og indsatsområder til styrkelse af banedriften

Der er behov for at forbedre passagertrafikkens konkurrencebetingelser i forhold til vejtransport og flytransport, og for at øge andelen af banegodstransport med særlig henblik på enhedslaster som veksellad, løstrailere og containere. Følgende **indsatsområder** bør indgå i en samlet strategi for og i den pakke af initiativer der skal styrke den fremtidige banedrift i Vestdanmark:

- En langsigtet investeringsplan for hele baneinfrastrukturen i Vestdanmark ikke blot omfattende Østjylland.
- En kommercielt bæredygtig organisering og gennemførelse af vedligeholdelse og reparationsarbejder på banenettet.
- Opgradering og elektrificering af hele hovedbanenettet og af de vigtigste regionalbaner og godsbaner, herunder udbygning til dobbeltspor helt til Padborg og inddragelse af delstrækningen Hjørring-Hirtshals i statsbanenettet.
- En forbedring af de overordnede institutionelle rammer for banedriften. Heri indgår indførelse af reguleringsmæssige og udbudsmæssige rammebetingelser, som sikrer ens konkurrencebetingelser for godsoperatørerne og lige adgang til godsbanenettet. I nogle tilfælde kunne der overvejes periodiske udbudsrunder i lighed med udbudet af passagertrafikken. Dette indsatsområde hænger naturligvis stærkt sammen med den institutionelle og organisatoriske status for kombiterminalen i Taulov.

- Sikring af, at kombiterminalen i Taulov får et ejerskabsforhold og en driftsform der er uafhængig af de individuelle og konkurrerende bane- og vejoperatører, som benytter terminalen og som derigennem sikres lige (ikke-diskriminerende) adgang til terminalen. En status som fælles infrastruktur og en hensigtsmæssig forretningsmodel for driften af terminalen vil være en forudsætning herfor. Der bør også indgå en undersøgelse af om en omlokalisering af terminalen på sigt vil være hensigtsmæssig.
- Samarbejde og koordinering med de tyske banemyndigheder og EU om opgradering af banestrækningen gennem Slesvig-Holsten. Banekorridoren gennem Jylland og Slesvig-Holsten bør indlemmes som en del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Måske kunne det overvejes at etablere en jysk "trafik-mafia" på baneområdet, som kan arbejde for en mere dækkende regional fordeling af fokus og prioriteringer, således som det lykkedes for den såkaldte jyske "motorvejs-mafia" at gennemføre på vejområdet i sidste halvdel af 1980'erne.

3.4 Alternative linieføringer for den jyske længdebane

Som tidligere beskrevet er det nuværende forløb for den jyske længdebane blevet fastlagt tilbage fra i midten af 1800-tallet. Især linieføringen mellem Hobro og Kolding er uhensigtsmæssig, hvis der skal opnås hastigheder på 200 km/time eller mere, og hvis væsentlige omvejskørsler skal fjernes især på strækningen mellem Hobro og Århus. Også Slesvig-Holsten bør inddrages i planlægningen for at opnå en hensigtsmæssig baneinfrastruktur mellem Jylland og Hamburg. Hvis der etableres en mere effektiv baneforbindelse til Hamburg, bliver det muligt for togpassagererne at koble sig på det europæiske banenet for højhastighedstog, og banegods gennem Jyllandskorridoren kan blive effektivt knyttet på de europæiske hovedkorridorer.

Det fremgår at der i de hidtidige overvejelser og planer mangler forslag til et forbedret eller helt nyt forløb af linieføringen for den jyske længdebane som helhed, inden der skrives til elektrificering. Det overordnede banenet for Vestdanmark bør også tilgodese forbindelserne til færgehavnene i Esbjerg og i Nordjylland, hvilket der kun til dels er taget højde for i den transportpolitiske aftale.

Hvis man vurderer banenet, køreafstande og rejsetider i sammenhæng, forekommer Timemodellens reduktion til én times rejsetid mellem Aalborg og Århus at være alt for uambitiøs og utidssvarende. Med en dimensioneringshastighed ("designhastighed") på mindst 200 km/t og afkortning af linieføringen kan rejsetiden reduceres til 40-45 minutter (jf. tabel 4).

I de præsenterede forslag, herunder regeringens trafikinvesteringsplan og den transportpolitiske aftale samt jernbaneforliget af 22. oktober 2009, savnes der overvejelser om forbedring af linieføringen fra Århus/Skanderborg og nordpå. Dog er der i den transportpolitiske aftale afsat et mindre beløb til en forundersøgelse for strækningen mellem Århus og Hobro. Der kunne her undersøges nogle alternative linieføringer og kombinationer på delstrækninger, fx i form af nye direkte linieføringer mellem Skanderborg, Århus vest,

Langå/Randers og Hobro. Dette er med særlig henblik på at eliminere den nuværende betragtelige omvejskørsel på delstrækningen mellem Hobro/Randers og Århus, samt for at undgå at lokomotiverne skal vende på Århus banegård.

Der kunne også undersøges en vestligere linieføring mellem Horsens og Kolding udenom Vejle. Sidstnævnte banestrækning vil kræve hensigtsmæssige tilslutninger vest for Taulov til Odense, Kolding og Esbjerg. Endvidere bør de vigtigste regionalbaner i Midtjylland opgraderes, og en effektiv tilslutning bør sikres til en fremtidig fast Kattegatforbindelse.

På figur 12 er det principielle forløb af disse mulige forlægninger markeret med rød linie. Alternative løsninger, såsom et østligere forløb mellem Trekantområdet og Horsens (med en ny banebro over Vejle Fjord) samt en ny direkte forbindelse fra Århus centrum til Randers, er markeret med en punkteret rød linie. Banestrækninger hvor en opgradering er nødvendig, men uden krav om større forlægninger, er markeret med gul linie.

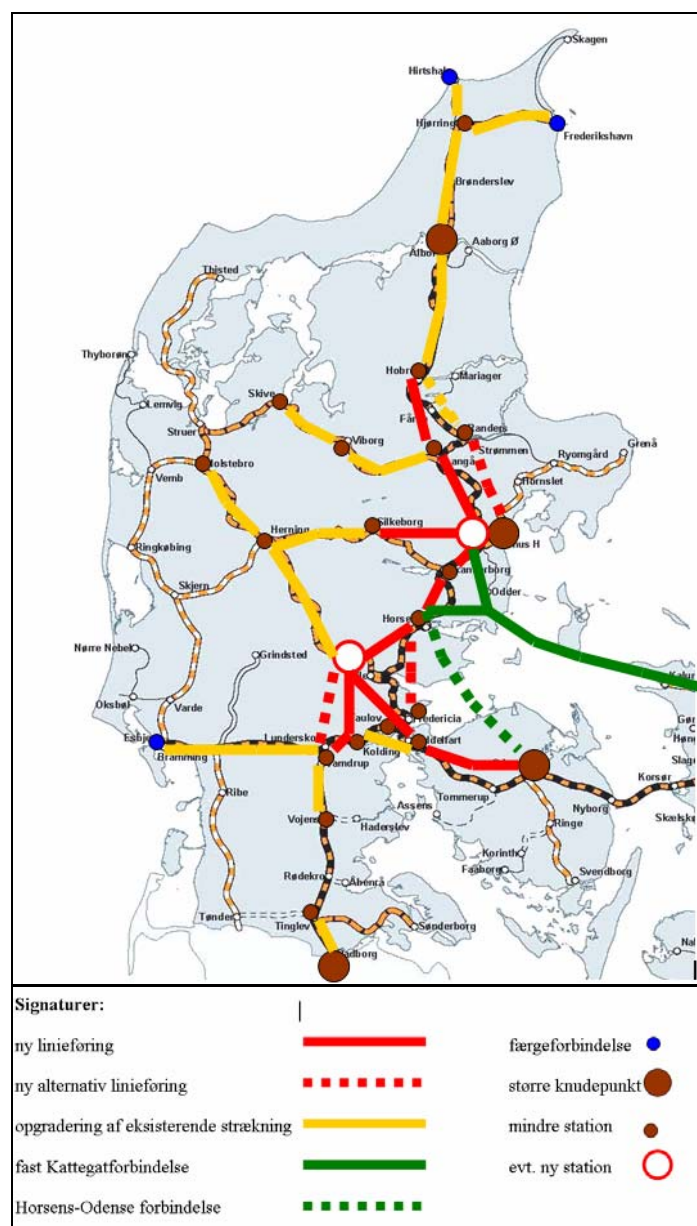


Fig. 12: Udbygningsmuligheder for den jyske længdebane

Yderligere bør der sikres hensigtsmæssige tilslutninger til en fremtidig fast Kattegatforbindelse, der er markeret med grøn linie på figuren, samt til de regionale baner mod Viborg/Skive og Silkeborg/Herning/Holstebro.

Mulige alternative løsningsstrategier er som følger og er også antydnet på figur 12:

- 1) Som Trafikstyrelsens aflastningsstrategi (jf. afsnit 2.4) med undtagelse af ny Vejle Fjord forbindelse.
- 2) Som Trafikstyrelsens fordoblingsstrategi inklusiv ny forbindelse via Juelsminde-Bogense.
- 3) Som fordoblingsstrategien med undtagelse af Juelsminde-Bogense forbindelsen, men med tilføjelse af en fast Kattegatforbindelse via Samsø.

Disse alternative forslag til forlægninger, herunder muligheden for enkelte nyetablerede stationer til betjening af højhastighedstog, bør undersøges og sammenlignes med de mulige delprojekter for den jyske længdebane, som blev udpeget i Trafikstyrelsens strateginotat og i regeringens trafikinvesteringsplan. En fast forbindelse mellem Juelsminde og Bogense (markeret med en punkteret grøn linie på figuren) bør her ses som et delprojekt i en alternativ udbygningsstrategi i forhold til den faste Kattegatforbindelse via Samsø.

Med hensyn til den konkrete fastlæggelse af linieføringen for den jyske længdebane og dens tilslutninger til den faste Kattegatforbindelse, vil der være forskellige prioriteringer. Eksempelvis vil Århus Kommune muligvis foretrække, at den nuværende Århus banegård i midtbyen fastholdes som overordnet knudepunkt, mens regionale interesser i Vest-, Midt-, og Nordjylland kunne se fordele ved etablering af en ny "Vestbanegård" som et mere hensigtsmæssigt knudepunkt. For sidstnævnte kan alternative placeringer overvejes. Den faste baneforbindelse over Kattegat kunne også forbindes til en opgraderet Silkeborg-Herning bane nord for Skanderborg, evt. i kombination med den markerede forlægning af den jyske længdebane.

Det kan tilføjes, at det i sammenhæng med en fremtidig fast Kattegatforbindelse er vigtigt at vurdere, hvilke af de forskellige tiltag der vil blive påvirket af denne forbindelse og hvilke ikke. Der er derfor et særligt behov for at koordinere planlægning og arealreservationer for en fremtidig Kattegatforbindelse med udbygningen af den jyske længdebane, og med udbygningen af motorvejsnettet især forløbet gennem Trekantområdet.

Nogle af de eksisterende delstrækninger, som afløses af nye elektrificerede forlægninger, kunne bibeholdes som lokalbaner evt. med fortsat dieseldrift og som en del af den samlede baneplan for Østjylland.

Der kunne endvidere skabes en bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer, hvis den fremtidige banetracé gennem Jylland forbindes med en ny mere central placering af Århus Lufthavn eller alternativt med den eksisterende Billund Lufthavn.

Det bør endelig overvejes at udpege hele den jyske længdebane og strækningen gennem Slesvig-Holsten som et TEN-T projekt og som en del af det europæiske banenet for højhastighedstog (jf. listen over indsatsområder i afsnit 3.3).

Mere fokus på banenettet nord for Århus og syd for Kolding

Som allerede nævnt forekommer reduktionen til en hel times rejsetid mellem Aalborg og Århus at være utilstrækkelig. Det skyldes at linieføring fra 1800-tallet bibeholdes, hvilket indebærer en betragtelig omvejskørsel på delstrækningen mellem Hobro/Randers og Århus, samt at lokomotiverne skal vende på Århus banegård. Da den samlede afstand mellem Aalborg og Århus selv med den eksisterende linieføring stadig er væsentlig kortere end afstanden mellem København og Odense, kan ”Timemodellen” imidlertid let opfyldes med bibeholdelse af den eksisterende linieføring.

Den efterfølgende tabel viser rejseafstande og rejsetider mellem København, Odense, Århus og Aalborg under forskellige forudsætninger vedrørende opgradering af banenettet.

Tabel 4: Rejseafstande og rejsetider under forskellige forudsætninger

Strækning	Eksisterende banelængder, men udrettet Odense-Århus (”Timemodell”) km/minutter	Fuldt afkortede længder på den jyske længdebane km/minutter	Fuldt afkortede banelængder med Juelsminde-Bogense forbindelse km/minutter	Fuldt afkortede banelængder med fast Kattegatforbindelse km/minutter
København - Odense	160/60	160/60	160/60	160/60
Odense - Århus	152/60	152/60	126/47	152/60
København - Århus	312/120	312/120	286/107	206/77
Århus - Aalborg	140/60	115/43	115/43	115/43
København - Aalborg	452/180	427/163	401/150	321/120

Tabellens forudsætninger:

Den første kolonne er med Timemodellens forudsætninger om baneafstande og kørehastigheder for de eksisterende banelængder, idet der dog er forudsat udretninger mellem Odense og Århus på delstrækningen over Vestfyn (5 km), mellem Lillebælt og Vejle (4 km), samt mellem Eriknauer/Horsens og Skanderborg (8 km), dvs. sammenlagt en afkortning på ca. 17 km. Der forudsættes her ikke bygget en ny banebro over Vejle Fjord. I den anden kolonne er der tilføjet væsentlige udretninger og afkortninger på strækningen mellem Århus og Hobro. Her er der flere alternative løsningsmuligheder, men der skønnes en samlet afkortning på ca. 25 km. I den tredje og fjerde kolonne er angivet nogle skønsmæssige banelængder og rejsetider for henholdsvis en ny direkte forbindelse mellem Horsens og Odense (over Juelsminde-Bogense) og for en fast Kattegatforbindelse via Samsø (uden Juelsminde-Bogense).

I de tre sidste kolonner er rejsetiden for Århus-Aalborg strækningen beregnet under forudsætning om den samme gennemsnitlige rejsehastighed (inklusive holdetider på stationer) som på strækningen København-Odense, dvs. 160 km/t. Denne gennemsnitlige rejsehastighed er også benyttet til at beregne rejsetiden mellem København og Århus i de to sidste kolonner med henholdsvis en Juelsminde-Bogense forbindelse og en fast Kattegatforbindelse.

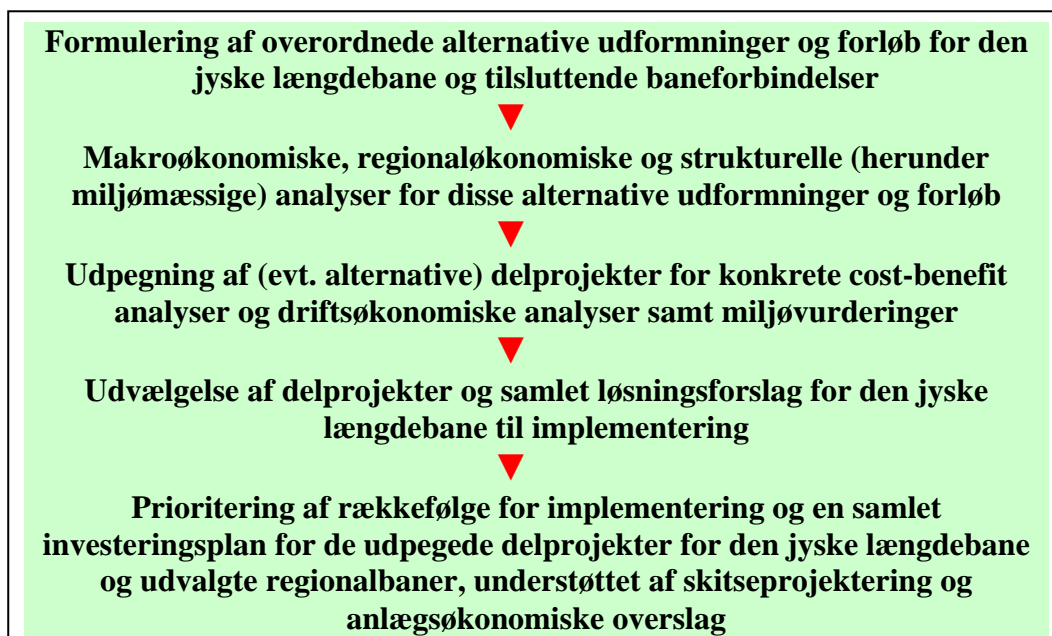
Tabellens tal skal naturligvis kun betragtes som et regneeksempel. De anslåede banelængder kan ændre sig noget afhængigt af den nærmere linieføring for den jyske længdebane især omkring Århus. Endvidere kan rejsetiderne i nogle tilfælde reduceres yderligere (fx Århus-København til 1½ time med Juelsminde-Bogense forbindelsen), hvis de maksimale kørehastigheder øges fx fra 200 km/t til 250 km/t eller helt op til 300 km/t. Kattogatkomitéen argumenterer eksempelvis for at en fast Kattogatforbindelse muliggør en rejsetid mellem Århus og København på kun 1 time.

Det bør som allerede påpeget i regeringens trafikinvesteringsplan vurderes om en forøgelse af den maksimale kørehastighed fra 200 km/t til 250 km/t på nogle udvalgte strækninger af overordnet betydning vil være hensigtsmæssig og økonomisk realistisk i forhold til bibeholdelse af den mere beskedne opgradering til en kørehastighed på 200 km/t.

3.5 Overordnet strategi og metodisk beslutningsforløb for banenettet

Som påpeget i paperet ”Beslutningsforløb for store trafik anlæg i Danmark” er der behov for en faseopdeling i beslutningsforløbet. Overordnede strategiske vurderinger og bredere samfundsøkonomiske analyser af hele transportnet (fx den jyske længdebane i hele sin udstrækning) bør gå forud for konkrete økonomiske analyser af enkeltprojekter i dette transportnet.

Et forslag til faseopdeling og forløb i forbindelse med den politiske dialog og beslutningsproces for opgradering af den jyske længdebane er angivet nedenfor:



En samfundsøkonomisk analyse af den jyske længdebane vil skulle omfatte effekterne på alle de dele af det overordnede vej- og banenet, som bliver berørt af projektet.

Vurderingen af de fremtidige krav til banetransport i Danmark som helhed og i Jyllandskorridoren i særdeleshed skal tage hensyn til de særlige behov knyttet til passagertransport henholdsvis godstransport. På passagerområdet må der endvidere skelnes mellem lokal banedrift – fx i form af S-togsdrift og nærbaner – og passagertransport over længere strækninger, herunder både Intercity trafik i Danmark og forbindelserne til udlandet. Dette indebærer som tidligere nævnt også stillingtagen til indførelse af egentlige højhastighedstog.

Der optræder, som allerede påpeget, et særligt behov for at koordinere planlægning og arealreservationer for den jyske længdebane med tilslutningerne til en evt. fremtidig Kattgatforbindelse, og med udbygningen af motorvejsnettet i Jylland. Denne koordinering kunne gå forud for i hvert fald dele af elektrificeringen, der som tidligere nævnt i henhold til den transportpolitiske aftale er blevet udskudt til igangsætning efter 2020.

Til Trafikstyrelsens strategiske overvejelser i notatet fra 2007 kunne bemærkes, at selvom investeringer i bedre internationale forbindelser skal koordineres med de tyske myndigheder og måske ligger efter 2020 som tidshorisont, så må det være nærliggende at forberede hele banestrækningen gennem Sønderjylland for en fremtidig øget godstrafik og passagertrafik mellem Jylland/Fyn og Slesvig-Holsten/Hamburg, herunder betjening af højhastighedstog.

I den sammenhæng kunne et øget grænseregionalt samarbejde i Slesvig inddrage muligheden for at gøre Flensborg til endepunkt for tog fra Jylland og til knudepunkt for forbindelserne videre ned gennem Tyskland. En sådan løsning kunne afløse den besværlige og utilstrækkelige nuværende passagerservice ved krydsning af grænsen mellem Padborg og Flensborg.

LITTERATURKILDER

DSB, 1988: DSB plan 2000. Moderne transport på skinner (Danske Statsbaner, juni 1988)

Trafikministeriet, 1995: Undersøgelser vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet (Baneplanudvalget. Statusrapport, december 1995)

Trafikministeriet, 1997: Modernisering af jernbanens hovednet (Baneplanudvalget. Endelig rapport, april 1997)

Banestyrelsen, 1997: Modernisering af jernbanens hovednet (præsentationsbrochure, maj 1997)

Preisler, Jacob, 1999: Gode Tog til Alle – planens elementer og visionen bag (udateret notat, DSB Trafikplanlægning)

European Commission, 2006: ERTMS – Delivering Flexible and Reliable Rail Traffic – a major industrial project for Europe (Directorate-General for Energy and Transport, 2006)

Trafikstyrelsen, 2007: Strategiske perspektiver for udvikling af baneinfrastrukturen (Dok. Nr. 52.1, maj 2007)

Trafikstyrelsen, 2007: Kombiterminalernes fremtid (Revideret hovedrapport, maj 2007)

SUTRANET Project, 2007: Unitised Goods Transport Scenarios – in the North Sea Region (Aalborg University/Erasmus University. Annex 1.2.4 to the Final Report, September 2007)

Infrastrukturkommissionen, 2008: Danmarks Transportinfrastruktur 2030 (Betænkning og Sammenfatning, januar 2008)

Transportministeriet, 2008: Kombiterminaler. Beslutningsoplæg (marts 2008)

Kristiansen, Jørgen, 2008: Fast Forbindelse over Kattegat – tilbageblik og muligheder (Institut for Samfundsudvikling og Planlægnings Skriftserie Nr. 2008-15, december 2008)

Transportministeriet, 2008: Bæredygtig Transport – Bedre Infrastruktur (Regeringens trafikinvesteringsplan, december 2008)

Folketinget, 2009: Aftale mellem regeringen (Venstre og De konservative), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: En grøn transportpolitik ("den transportpolitiske aftale", 29. januar 2009)

Transportministeriet, 2009. Kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland (30. april 2009)

Zibrandtsen, Bastian, 2009: Timemodellen. Vision for en dansk højhastighedsstrategi (Power Point præsentation på BaneBranchens konference i København den 18. maj 2009)

Andersen, Jesper, 2009: Intermodalitet – et væsentligt supplement (Artikel i Trafik & Veje nr. 06/07 2009)

Kristiansen, Jørgen, 2009: Beslutningsforløb for store trafikanlæg i Danmark (Paper præsenteret på Trafikdagene, Aalborg Universitet august 2009. Revideret udgave oktober 2009)

Transportministeriet, 2009: En jernbane i vækst. Debatoplæg (Transportministeriet. København, september 2009)

Transportministeriet, 2009: Mere gods på banen (Transportministeriet. København, oktober 2009)

Folketinget, 2009: Aftale mellem regeringen (Venstre og De konservative), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: En moderne jernbane (22. oktober 2009)

Banedanmark, 2009: TIB Drift. Strækningsoversigter Vest (udgave 09.11.2009)

Banedanmark, 2009: TIB Drift. Strækningsoversigter Øst (udgave 09.11.2009)

APPENDIKS:

Historik vedrørende institutionelle ændringer

Den følgende kortfattede oversigt bygger blandt andet på en præsentation ("reformen af jernbanesektoren") på Transportministeriets hjemmeside (www.trm.dk) og på oplysninger fra Banedanmarks hjemmeside (www.bane.dk).

1993:

Generaldirektoratet for DSB blev omdannet til statsvirksomhed med formel adskillelse fra det politiske niveau.

1997:

Banestyrelsen etableres den 1. januar 1997 med en direktør og separat administration under Trafikministeriet, dvs. uafhængig af DSB og evt. andre operatørselskaber.

DSB blev etableret med en bestyrelse og direktion, og DSB's organisation blev opdelt i en række afdelinger eller datterselskaber, blandt andet "DSB Gods" og "DSB Intercity/International" på passagersiden.

Ændringen havde til formål i princippet at adskille infrastruktur fra driftsoperationer på den danske stats jernbanenet. Dette skete ved at opdele de danske statsbaner i et ministerdepartement der er ansvarlig for politikformulering, Banestyrelsen med ansvar for infrastrukturdelen, og de resterende dele af DSB som en organisation der er ansvarlig for driftsoperationer på banenettet (operatørdelen). De overordnede opgaver for Banestyrelsen blev formuleret som drift og vedligeholdelse samt udvikling af statsbanerne (baneinfrastrukturen), styring af togtrafikken, samt tildeling af banekapacitet til operatørerne herunder opkrævning af afgift for benyttelsen.

1999:

DSB får status som en selvstændig offentlig virksomhed, der i princippet kan agere som et aktieselskab. I 1999 gennemførtes der i den forbindelse en bodeling mellem Banestyrelsen og DSB.

Der indgås årlige resultatkontrakter mellem DSB og ministeriet. Den første kontrakt blev indgået i 1999.

Der åbnes i princippet for konkurrerende godstrafik på banenettet.

2000:

DSB's stykgods aktiviteter blev solgt fra til Danske Fragtmænd.

Der blev åbnet for konkurrerende operatører indenfor passagertrafikken. Det første udbud skete i 2001.

2001:

DSB Gods blev solgt til Railion (Railion Danmark A/S). Dette salg blev kombineret med overdragelse til Railion af ansvaret for driften af kombiterminalerne i Taulov og Høje

Taastrup, i form af en lejeaftale. DSB forblev formel ejer af terminalerne. Fra 2008 har Railion ændret navn til DB Schenker Rail.

2003:

Firmaet ARRIVA overtager, efter et offentligt udbud, passagertrafikken på regionalbanerne i Midt- og Vestjylland.

Trafikstyrelsen for jernbane og færger dannes. Trafikstyrelsen er et ministerdepartement der er ansvarlig for færge- og jernbanetransport og er underlagt ministeriet. Den nye styrelse skal stå for udbud af tog- og færgetrafik, planlægning af nye infrastrukturprojekter og statslige investeringer i banenettet, samt varetage koordinerende og sikkerhedsmæssige hensyn i sektoren. Trafikstyrelsen samler de planlægnings- og reguleringsmæssige opgaver, der tidligere havde ligget i Banestyrelsen, Færdselsstyrelsen, DSB, Jernbanetilsynet og Trafikministeriets departement.

2004:

Jernbanetilsynet nedlægges og opgaverne overdrages til henholdsvis Trafikstyrelsen (sikkerhedsmyndigheden) og Havarikommissionen for civil luftfart og jernbane.

Den resterende del af Banestyrelsen bliver omdannet til virksomheden **Banedanmark**. Navneændringen markerer, at Banedanmark ikke længere er en styrelse, men en fuldt statsejet virksomhed eller organisation ledet af en bestyrelse og en direktion. Formålet med organisationen er at administrere, vedligeholde, udvikle og drive den danske stats jernbanenet, dvs. Banedanmark blev dedikeret rollen som infrastruktur-udbyder ("infrastruktur forvalter"). Dets ansvar og opgaver omfatter også den løbende drift, dvs. at styre og overvåge trafikken på banenettet, at udarbejde de overordnede tidsplaner, at distribuere kapacitet til jernbane operatører, og at opkræve afgifter fra operatørerne for brug af baneinfrastrukturen.

Som for DSB indgås der resultatkontrakter mellem Banedanmark og ministeriets departement. Banedanmark fungerer i den sammenhæng også som et statsejet entreprenørselskab hvor det drejer sig om vedligeholdelses- og mindre opgraderingsarbejder på banenettet, mens sigtet var at større anlægsarbejder efterhånden skal udbydes i licitation (fuldt gennemført fra 2009).

2005:

Trafikministeriet ændrer navn til Transport- og Energiministeriet.

2006:

Der etableres et nyt fælles driftcenter ("Driftcenter Danmark") i et samarbejde mellem DSB og Banedanmark. DSB er i princippet en kommerciel operatør, men stadig et fuldt statsejet selskab.

Der vedtages en ny økonomisk trafikaftale for 2007-2014, som betyder at jernbanen i løbet af disse otte år får nye spor på ca. 42% af jernbanenettet. Blandt andet skal over 1300 km spor udskiftes. Der træffes også en politisk principbeslutning om, at signalerne på banenettet skal udskiftes i løbet af perioden 2014-2020.

2007:

Lejeaftalen med Railion (fra 2008 benævnt DB Schenker Rail) vedrørende kombiterminalerne blev på Railion's foranledning genforhandlet og forlænget, således at den kan opsiges fra DB Schenker Rail's side i 2017 for Taulov og i 2019 for Høje Taastrup. Fra DSB's (fra 2010 Banedanmarks) side kan opsigelsen først ske i 2030/31.

2008:

Transport- og Energiministeriet skifter navn til Transportministeriet.

Der indgås en årligt opdateret resultatkontrakt mellem Transportministeriets departement og Banedanmark dækkende perioden 2008-2014.

2009:

Transportministeriet præsenterer i september 2009 publikationen "En jernbane i vækst. Debatoplæg", der bl.a. beskriver ministeriets (regeringens) forslag til intentioner, strategi og indsatsområder vedrørende den fremtidige organisering af banesektoren, herunder DSB's, Banedanmarks og Trafikstyrelsens opgaver og ansvar.

2010:

Ejerskabet til kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov overdrages fra DSB til Banedanmark.