

Større markedsandele til den kollektive trafik giver samtidig en bedre belægning på de enkelte afgang og tillige en mere effektiv udnyttelse af energien.

Det danske jernbanenet er på flere strækninger hårdt presset. Det gælder især hovedbanenettet fra København til Frederikshavn, Esbjerg og Padborg, hvor det i perioder er svært for DSB at fremføre det antal tog, der er behov for.

I de senere år har vi været vidne til talrige og langvarige hastighedsnedsættelser i togtrafikken enten på grund af slidte skinner og dårligt vedligeholdte signalteknologi eller på grund af omfattende sporarbejder eller varme. Det har bevirket, at DSB i perioder har været nødsaget til at indføre nødkøreplaner, der reelt har betydet rejsetidsforlængelser for de rejsende. Eksempelvis varede en togrejse København-Esbjerg 2 timer og 35 minutter i 1997, mens turen med sommerkøreplanen i 2007 varede ca. 3 timer, svarende til en rejsetidsforlængelse på 15 pct.

Samtidig er der trængsel inde i selve toget. Således har mange myldretidsrejsende mellem Fredericia og Århus svært ved at finde en siddeplads.

Trængslen på hovedbanenettet og omkring de større byer gør det vanskeligt at indsætte flere tog, og det bliver bestemt ikke lettere for DSB at realisere planen »Gode Tog til Alle«. Den manglende skinnekapacitet vil desuden gøre det vanskeligt at skaffe plads til flere godstog både til og fra de nordjyske færgenhavn samt til de stigende fragtmængder, der vil være resultatet af den igangværende udvidelse af Århus Havn.

For at hindre, at togtrafikken stagnerer, og for at kunne tiltrække nye passagerer fra biler og fly er det nødvendigt at investere betydelige midler i togtrafikken med henblik på at øge skinnekapaciteten og gøre skinnenettet mere robust over for trængsel, nedbrud og uforudsete hændelser.

Når DSB alligevel har været i stand til at forøge passagertallet år for år, skyldes det dels, at en del pendlerbilister har fået nok af de tilstoppede veje og stigende benzin- og oliepriser, dels at der kører flere tog, at der er flere siddepladser, at komforten er blevet bedre, og at det er blevet muligt at arbejde i toget.

Set i et europæisk perspektiv lader det sig ikke nægte, at Danmark halter bagefter andre lande, når det gælder investeringer i togtrafikken. Vel indkøbes der nyt materiel, men her er der tale om en nødvendig vedligeholdelse af vognparken – ikke om nyinvesteringer!

En opgraderet jernbaneinfrastruktur – forsynet med den nyeste signalteknologi – til de regionale og de hurtige tog vil give mærkbare tidsbesparelser for de rejsende. Kortere rejsetid er imidlertid ikke det eneste

parameter, når der vælges transportmiddel. Også god forbindelse til andre transportmidler, komfort, takster, frekvens, pris m.v. spiller en afgørende rolle.

Dette beslutningsforslag advokerer ikke for, at der skal ske dyre baneudretninger af den østjyske længdebane. Enhedslisten finder ikke, at de investerede midler står mål med de beskedne rejsetidsforkortelser, der vil kunne opnås derved.

Dette synspunkt finder støtte i Infrastrukturkommissionens »Notits om højhastighedstog« (Dokument nr. 67, som kan ses på hjemmesiden www.infrastrukturkommissionen.dk), hvor det bl.a. hedder: »Det springende punkt er økonomien og rentabiliteten i etableringen af højhastighedstog. Anlægsomkostningerne er store, og der kræves mange passagerer, for at investeringerne kan betale sig samfundsøkonomisk, og endnu flere, for at det kan betale sig driftsøkonomisk«.

Föruden at vi i Danmark ikke har de meget store befolkningscentre, der kan nære højhastighedsbaner, er afstandene ikke så lange, at de kan bære de store investeringer, der vil være tale om. End ikke i lande som Tyskland og Frankrig har baneselskaberne kunnet få økonomien i højhastighedstogene til at hænge sammen.

Med dette forslag tager forslagsstillerne afstand fra de planer, der er blevet fremsat om at anlægge en jernbanebro over Vejle Fjord, hvorved der angiveligt skulle kunne spares ca. 8 minutters rejsetid. Forslagsstillerne ser her bort fra, dels at det vigtige trafikale knudepunkt, som Vejle er, i et vist omfang afkobles af jernbanenettet, og dels at prisen for en sådan bro vil være på ikke under 3 mia. kr.

Omkring 90 pct. af alle togrejsende tilbagelægger 30-50 km, og det er her, der skal investeres i hurtige, hyppige regionaltog og flere stationer med god forbindelse, der sikrer en hurtig og bekvem transport for de rejsende. Forslagsstillerne mener, at de investeringer, der gøres i den kollektive trafik, skal komme flest mulige rejsende til gode. At investere i højhastighedsbaner, der kun kommer dem til gode, der rejser mellem landets største byer, er en forfejlet trafikpolitik.

Interviews med togrejsende både i Danmark og i udlandet viser i øvrigt, at nok er der grænser for, hvor lang tid en rejse må vare, men vigtigere er dog tog til tiden, at der er god forbindelse til andre transportmidler og siddepladser til alle, at der ydes en god service og en pålidelig information, og at taksterne holdes på et rimeligt niveau.

For dem, der rejser på de lange skinner, skal der naturligvis være hurtige og hyppige IC-tog baseret på »Gode Tog til Alle«, der netop sigter på, at der skal in-