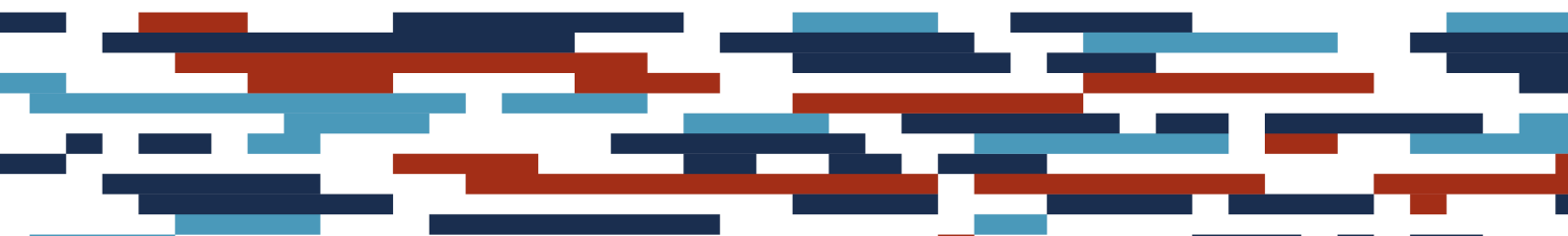


56. KONGRES  
22.-23. OKTOBER 2024

# Transportpolitisk oplæg

*Dansk Jernbaneforbund*  
*2024*





*Dansk Jernbaneforbund  
56. kongres  
22.-23. oktober 2024*

**BEDST I DIN HVERDAG**

# *Indhold*

1

Indledning

2

Kollektiv mobilitet =  
velfærd og livskvalitet

3

Status på banen 2024

4

Fremtidens krav og  
muligheder

# 1

*Indledning*

Det går bedre, end man umiddelbart skulle tro. Hver eneste dag foretages der næsten én million togrejser i Danmark – året rundt. Det bliver til omkring 350 millioner passagerer årligt + 8 mio. tons gods. Langt de fleste tog afgår planmæssigt og får passagerne trygt og godt fra A til B.

Man kan til tider godt glemme, at vi har én af verdens mest rettidige jernbaner. Det offentlige fokus er på det, der går galt. Ikke på alt det der går godt hver dag. Sådan skal det naturligvis være.

Hvis man arbejder ved jernbanen, kan man dog til tider godt føle, at toget får en usædvanlig hård medfart i pressen. At der til tider bliver tegnet et billede af rent kaos og sammenbrud. Det billede står ikke mål med virkeligheden - heldigvis.

Meget kører godt, men meget kan også sagtens blive endnu bedre. For jernbanen har set bedre tider. Fortidens synder har for alvor indhentet banen. Årtiers manglende vedligeholdelse, forkerte beslutninger og nedslidt materiel udfordrer hver eneste dag jernbanedriften.

Men jernbanedrift er mere end skinner, signaler og materiel. Driften er også mennesker. Medarbejdere, der hver dag får det hele til at rulle – på trods. Den menneskelige faktor fylder bare ikke meget i den transportpolitiske debat. Det er en fejl. En fejl som Dansk Jernbaneforbund forsøger at gøre op med. For det er den menneskelige faktor, der sikrer at jernbanen ruller fornuftigt mod mange odds.

#### Fortidens synder og fremtidens krav

2020'erne er blevet et årti helliget til at rette op på fortidens politiske fejltagelser på banen. Det er en opgave, der ikke er nogen vej udenom. Der investeres derfor store summer i at indhente efterslæbet, samtidig med at banen skal holdes i gang. Det lader sig kun gøre takket være dedikerede medarbejdere, der skal jonglere med mange bolde i luften hver dag.

Mens vi reparerer på fortidens svigt, må vi dog ikke glemme fremtidens udfordringer. Vi skal både lappe gamle huller samtidigt med, at vi gør os klar til morgendagens krav. Udviklingen står ikke stille, og Danmark må ikke misse fremtidens muligheder. Vi skal med ombord på fremtidens tog – og gerne helt fremme i førerrummet. De sikkerhedsmæssige spændinger i Europa bør skærpe forståelsen for jernbanens centrale betydning som kritisk infrastruktur blandt vores beslutningstagere. Hvis ikke Coronakrisen gjorde betydningen krystalklar for alle, så må Ukraine-krisen gøre det nu.

#### Politik gør en forskel – også i din hverdag

Dansk Jernbaneforbund har igennem hele vores 125-årige historie været stærkt engageret i den transportpolitiske debat. Vi taler transport på skinner op, der hvor vi kan komme afsted med det, og vi peger gerne på nye gode løsninger. Vi ved, at en velfungerende jernbane er en gevinst for hele Danmark. Det handler ikke kun om vores egne arbejdspladser. Det handler også om at skabe et bedre Danmark - både lokalt, regionalt og nationalt. Jernbanen er blandt andet fundamentet under mange danske virksomheder, der er afhængelige af at medarbejdere kan komme frem og tilbage på job, levering af råvarer og transport af deres produkter.

Siden sidste kongres er der vedtaget en infrastrukturplan med flere nye visionære jernbaneprojekter. Vedligeholdelse af den eksisterende bane er blevet stærkt opprioriteret. Der vil snart køre letbaner i alle Danmarks tre største byer – og der planlægges yderligere kilometer letbane i både Odense og Aarhus. Østbanen har fået nye skinner, der kan nu køre godstog fra Hirtshals Havn og ud i Europa – efter 10 års trist kamp mod bureaukratiet. Ingen af disse fremskridt er Dansk Jernbaneforbunds fortjeneste alene. Men Dansk Jernbaneforbund har haft en finger med i spillet på det meste. Det agter vi at fortsætte med. For vores kollegaers skyld og for Danmarks skyld.

# 2

*Kollektiv mobilitet =  
velfærd og livskvalitet*

Toget kan meget og toget har potentialet til at løse mange af det moderne samfunds udfordringer: Toget bør spille en nøglerolle, når vi vil skabe sammenhæng i Danmark, vil sikre mobilitet på arbejdsmarkedet, vil bekæmpe trængsel, vil sikre vores klima og vil give alle mere frihed og større livskvalitet. Men toget er ikke et kvikfix. Toget kræver politisk tålmodighed og ro i maven. Dyder, der kan være en mangelvare i moderne politik, hvor horisonten ofte kun rækker til næste valg. Omvendt er gevinsterne store, hvis vi har modet til at tage de lange seje træk. På med det lange lys og de store visioner. Fremtiden vil takke dem, der tør satse på toget.

#### Bedre mobilitet

Arbejdsmarkedet skriger på kloge hænder og hoveder. Det er afgørende for alle virksomheder at have adgang til kvalificeret arbejdskraft. Derfor skal alle kunne komme rundt. Det er ikke uden grund, at Dansk Industri med branchedirektør Karsten Lauritzen i spidsen gentagende gange har tryglet politikerne om at investere mere i bedre kollektive løsninger. Vores erhvervsliv har brug for bedre mobilitet, og vi har som lønmodtagere brug for at kunne sætte vores kompetencer i spil der, hvor de søges. Det giver os både det bedste arbejdsliv og den bedste løn.

Mobilitet er fundamentet for et stærkt erhvervsliv og et stærkt erhvervsliv er fundamentet for fremtidens velfærd. Men vi skal ikke kun styrke mobiliteten for arbejdsmarkedets skyld – selvom det er vigtigt. Bedre mobilitet handler også om lige adgang til vores velfærdstilbud. Muligheden for at komme frem og tilbage til uddannelse, sundhedsydelse og kulturtilbud. Hvis ikke vi styrker den kollektive transport, bliver mange velfærdstilbud forbeholdt dem, der har råd til bil.

Mobilitet handler i sidste ende om at kunne leve et godt liv: At kunne besøge venner og familie, nyde dansk kultur og natur flere steder end i ens umiddelbare nærområde, søge viden og læring og at kunne få sit drømmejob, selvom det ikke ligger lige om hjørnet. Vi skal styrke den kollektive mobilitet, fordi det kan betale sig, men vi skal også styrke den fordi, den giver os alle et bedre liv. Fordi toget er velfærd. Kollektiv mobilitet giver simpelthen bedre livskvalitet.

#### Mindre CO2

En tredjedel af Danmarks udledning af klimagasser kommer fra transporten. Bilerne står for langt den største del af den samlede udledning fra transportsektoren. Vejtransporten vil således i 2025 stå for hele 92% af transportens samlede udledning. Så langt øjer rækker, vil vejtransport stå for langt størstedelen af transportens CO2 udledning<sup>1</sup>.

Det er personbilen, der er den største synder. Omkring 60% af vejtransportens CO2 udledning kommer fra bilerne. Og selvom der kommer flere el-biler, vil bilen fortsat være den store klimasynder mange år frem. Det skyldes blandt andet, at bilparken vokser.

I 2035 forventes danskerne at eje mere end 3,5 millioner biler (i dag ejer vi omkring 2,8 millioner biler). Under halvdelen af bilerne vil i 2035 være rene el-biler – omkring 1,5 millioner ud af de 3,5 millioner biler. Antallet af fossilbiler i 2035 vil kun være marginalt mindre end det er i dag<sup>2</sup>.

#### Toget er klimaets ven

Toget er den diametralt modsatte historie. Banetransport udgør i dag 0,2% af transportens samlede klimagas-udledning. Og på trods af at man regner med mere togtransport i fremtiden, så vil togets andel af transportens klimaaftryk falde markant. Det skyldes elektrificeringen. I 2035 forventes togets andel af transportens klimaaftryk at være reduceret til 1/10 af i dag – til 0,02%<sup>3</sup>.

Det kræver ikke store matematiske evner at gennemskue togets totale overlegenhed, når vi taler klima. Toget er nøglen til at reducere transportens klimaaftryk yderligere. Det gælder særligt i forhold til persontransport, men det gælder også på godsområdet. Hvis vi vil fremtidens klima det godt, så skal vi satse mere på toget. Det kan faktisk slet ikke diskuteres.

#### Mindre plastik i vores miljø

En ofte overset forurening fra biltrafikken er udledningen af mikroplast. Og problemet er større end man umiddelbart skulle tro. Mikroplast ophobes i organismer på jorden og skaber en række miljøproblemer. Hvert år havner 100.000 ton mikroplast fra dæks slidlag i naturen. Hvis et kasseret bildæk i gennemsnit vejer

9 kilo, svarer den samlede mængde mikroplast, der når ud i naturen, til knap 11 millioner bildæk – hvert år<sup>4</sup>.

#### Mindre trængsel

Verden flyder over i biler. Trængslen koster allerede samfundet mere end 30 mia. kr. om året<sup>5</sup> – hvert år. Størstedelen af omkostninger stammer fra bilkøer. Og alt tyder på at det kun bliver værre i fremtiden. I 2035 forventes det, at der vil blive spildt 1,1 million flere timer i hovedstadens trafik end i dag<sup>6</sup>, hvis vi fortsætter ud af de politiske spor, der er lagt. Og trængsel vil ikke kun være et hovedstadsfænomen. Trafikstyrelsens trængselsprognose forudser trængselsproblemer fra København til Randers i 2035<sup>7</sup>. Vil vi virkelig den vej?

Den gode nyhed er, at det kan lade sig gøre at skifte spor. Det er faktisk muligt at lokke bilisterne over i den kollektive transport. Man skal ikke kigge langt ud over de danske grænser, før man får øje på flere gode eksempler.

I både Stockholm og Oslo er man lykkedes med at nedbringe brugen af bilen – helt modsat i København. Alle tre byer har investeret i alternativer til bilen, men de to andre nordiske hovedsteder har også brugt et andet værktøj oveni: Man har turde skrue på de økonomiske incitamenter til fordel for den kollektive transport. Det virker. Slet og ret. Og det er ikke engang svært<sup>8</sup>.

I Stockholm og Oslo er det blevet relativt dyrere at tage bilen end den offentlige transport. I Danmark går udviklingen den modsatte vej. Resultatet er derefter. Derfor handler diskussionen i høj grad også om politisk mod og vilje. Vi er i gang med at teste roadpricing for den tunge transport. Der er en klar forventning om, at teknologien snart er klar til almindelige personbiler.

Vi må ikke tøve. Ej heller må vi tøve med at bruge en del af provenuet til at styrke den kollektive transport. Det vil være en beslutning, som fremtiden vil takke os for.

#### Toget er det kloge svar

Hvis vi bærer os klogt an, kan toget være den katalysator, der konverterer bilkøens spildtid til kvalitetstid i toget. Her kan man for alvor tale om win-win. Tid er en meget værdifuld mangelvare i de fleste menneskers hverdag. Hvis vi sikrer det gode togprodukt, er der mange timer at vinde hver eneste uge for den gennemsnitlige bilpendler. Tid der både kan bruges som arbejdstid eller til afslapning.

Mens bilkøen genererer stress, kan toget give den enkelte overskud – hvis vi vel at mærke investerer i det gode togprodukt.

#### Togfond 3.0 i 2030

Togfond 1 og 2 var modige politiske projekter, der har gjort meget godt for Danmark. Tiden er kommet til en togfond 3. Hvor de første to togfonde var finansieret af skat på Nordsøolien, bør finansieringen til Togfond 3 komme fra vejtransporten.

Teknologien til roadpricing er ved at være på plads, og der

gennemføres allerede stor-skalaforøg i Danmark og udlandet. Med roadpricing har vi et stærkt værktøj til både at bekæmpe trængsel, skabe en mere retfærdig beskatning af privatbilismen og finansierer de gode alternativer til bilen.

Det skal blive relativt dyrere at køre i de store byer i myldretiden og relativt billigere at køre søndagstur på den rolige landevej. På den måde betaler de bilister, der skaber mest samfundsskadelig trængsel de højeste afgifter. Modsat i dag hvor registrerings- og brændstofafgifter rammer alle lige hårdt.

Indtægterne fra roadpricing skal i høj grad tilbageføres til bilisterne. Men Dansk Jernbaneforbund sætter spørgsmålstegn ved, om de skal tilbageføres 1:1. Særligt set i lyset af, at det er blevet markant billigere at have bil i de seneste år. Bilparken vokser og vokser. Det gode spørgsmål er, om vi skal bremse lidt op i den vækst og i stedet bruge lidt flere ressourcer på vores jernbaner. Ønskelisten til en togfond 3 er længere end morgenkøen på Helsingørmotorvejen:

- Flere lokalbaner står overfor skinnerenoveringer, samtidig med at de bør elektrificeres.
- Letbanerne i de store byer kan med stor fordel udbygges
- København skriger på mere Metro.
- Hovedbanen er i dag en prop i hele regional- og landsdelstrafikken, som bør finde en løsning.

Og vi kunne blive ved. I stedet vil vi lade opfordringen gå videre herfra. Lad os få en grundlæggende diskussion om de muligheder roadpricing åbner for at udvikle mobiliteten i Danmark.

Måske kan et flertal i Folketinget finde modet til både at tage fat om bilismens trængsels- og klimaproblemer, samtidig med at man finder midler til at investere i højkvalitetsalternativer.

Bolden er givet op. Lad os få en Togfond 3.0 senest i 2030.

#### Gods på skinner

Mens lastvognsejere er begyndt at overveje batteriteknologi og ladeinfrastruktur ude i Europa, er toget årtier foran. Banen er elektrificeret og klar til at levere klimavenlig godstransport. Danmark skal være foregangsland. Vi skal gå forrest og tænke godstransport langt mere på tværs. Det handler om at få varer fra A til B. Ikke om gold konkurrence mellem skibe, lastbiler og tog. Alle transportformer har deres forcer. Vi skal blive bedre til at sikre samspillet.

Med DSV som nyt globalt flagskib indenfor logistik og Mærskes mangeårige position som et af verdens førende rederier, har vi faktisk en særstilling i Danmark. Lad os få tænkt toget med i ligningen, der hvor det giver mening. Så vil vi kunne nå langt.

#### Kritisk infrastruktur

Toget er kritisk infrastruktur. Jernbanen en vigtig brik i at opretholde samfundskritiske funktioner. Det fik alle syn for under



Corona-pandemien, hvor toget sikrede at sundheds-, pleje-, infrastruktur- og andet personale fortsat kunne møde ind, så samfundet grundlæggende funktioner kunne opretholdes.

Siden Ruslands invasion af Ukraine i 2022, er vi blevet mere opmærksom på, hvor sårbare vi er som samfund. Det er altafgørende, at kunne opretholde en fungerende infrastruktur, når vi angribes udefra af såvel sygdomme som af fremmede magter.

De nye trusler fra Øst har ført til en markant forøgelse af forsvarsbudgettet. Jernbanen skal tænkes mere ind i det danske forsvar. Våben og soldater har ringe værdi, hvis ikke de kan transporteres hen, hvor de skal gøre nytte. Selvom vi ikke bryder os om tanken, er der nationer, der vil os det ondt. Derfor skal vi kunne forsvare os bedre i fremtiden, og toget spiller her en nøglerolle.

#### Stop de ideologiske krige

Jernbanen er desværre blevet skueplads for en ideologisk kamp. Kampen udkæmpes mellem dem, der ubetinget tror på markedskræfternes lyksaligheder på den ene side og på den anden side dem, der ubetinget sværger til offentligt ejerskab og drift. Tiden er inde til at lægge den ideologiske kamp død og lade fornuften tage over. Kampen ender uafgjort. Det er hverken svært at finde horrible eksempler på udliciteringer, der er gået helt galt. Ej heller er det svært at finde ineffektivt drevne offentlige jernbanemonopoler.

Den danske jernbane er et sammensurium af diverse ejerformer. Fra ren statslig drift, over offentligt ejede selskaber, private aktieselskaber på offentlige driftskontrakter og rene private virksomheder. Noget fungerer godt, andet fungerer mindre godt. Lad os bygge videre på de gode erfaringer og glemme ideologien. Og lad os løfte debatten om fremtidens jernbane op over den ufrugtbare skyttegravskrig mellem privatister og kollektivister.

Infrastrukturen er ét af de områder, hvor udliciteringen har kostet dyre lærepenge, og her er man ganske enkelt gået alt for vidt. I tidligere tider havde man den nødvendige knowhow i statens egne styrelser og organisationer. Det er en viden, som man i dag må købe af private selskaber – i flere tilfælde af medarbejdere, som man selv har uddannet, oplært, siden sagt farvel til og nu betaler dyre konsulentpriser for. Det er helt gak.

#### Blå er til bil – røde til kollektiv

I det hele taget skal vi diskutere transportpolitik på et lidt højere niveau, end vi til tider oplever: Vi må udover det firkantede dogme, der dikterer, at den kollektive transport er de rødes livret, mens bilen er de blås bedste ven. Vi skal skabe gode transportformer for mennesker – alle mennesker. Den hurtige, stabile og komfortable tur mellem Aarhus og København i et nyt og miljøvenligt tog, vil alle foretrække frem for at holde i kø på Fyn. Det er fuldstændig uafhængigt af, hvor man sætter krydset til valget. På samme måde vil alle foretrække at blive bragt fra A til B hurtigt igennem storbyens mylder, fremfor at kæmpe sig ned ad Jagtvejen i sneglefart. Lad os tage udgangspunkt i menneskers behov og slå den ideologiske autopilot fra. Så vi sammen kan skabe det bedste transport set, der møder samfundets behov.

Dansk Jernbaneforbund kæmper for:

- **Et nyt mindset i den danske transportdebat.** Toget er ikke en død udgift i statsbudgettet. Toget er den lim, der binder samfundet sammen og skaber værdi for os alle
- **Øget satsning på toget i klimakampen.** Vi hilser el-bilen velkommen, men klimaet har brug for mere tog og mindre bil. Både hvad angår person- og godstransport.
- **En helhjertet indsats overfor trængslen i vores byer.** Vi skal både investere mere i den kollektive transport – mere metro og mere letbane – men også skrue på de økonomiske incitamenter til fordel for den kollektive transport.
- **En Togfond 3.0**, hvor en del af provenuet fra roadpricing, bruges til at investere i kvalitetsalternativer til privatbilisme.
- **En klar anerkendelse af jernbanens rolle som kritisk infrastruktur.** Jernbanens rolle i vores kriseberedskab skal i højere grad anerkendes og jernbanen skal tænkes mere tydeligt ind i vores forsvar.
- **Mindre ideologi – mere fornuft.** Jernbanen fortjener ikke at blive skueplads for en ideologisk skyttegravskrig. Jernbanen har brug for en praktisk og pragmatisk tilgang, hvor fokus er på kunden, samfundsværdien og sammenhængskraften – modsat snævre politiske særinteresser.
- **Fasthold viden og kompetencer i staten.** Slut med udliciteringer af den nødvendige know-how. Investér i stedet i relevant uddannelse, så vi sikres den nødvendige viden og arbejdskraft i fremtiden.
- **Slut med udliciteringer for udliciteringens skyld.** Vigtig statsejede ejendom såsom infrastruktur, skal være i besiddelse af den nødvendige know-how og relevante uddannelse, så staten sikrer den nødvendige og dygtige arbejdskraft fremadrettet.

# 3

## *Status 2024*

Den kollektive transport er fanget i en ond spiral, som først Coronakrisen og siden inflationen har sat betydeligt op i omdrejninger: Faldende passagertal, har betydet stigende priser/dårligere service, der igen har kostet endnu flere passagerer. Den onde spiral skal brydes.

Bryd den onde spiral

I januar 2024 steg priserne på den offentlige transport med mere end 12% i gennemsnit. Enkelte billettyper steg med næsten 20%. Prisstigningerne kunne teknokratisk forklares med udviklingen i brændstofpriser og andre driftsomkostninger. Det ændrer blot ikke på, at prisstigningerne var en sand giftindsprøjtning til en i forvejen stærkt skrantende patient.

Prisen for biltransport er løbende blevet billigere igennem flere år. Afgifter er blevet sløffet og reduceret. Resultatet kan man konstatere ved selvsyn på alle større veje. Biltransporten er i kraftig vækst. Imens står den kollektive transport i stampe. Det kræver ikke stort kørekort i økonomi at gennemskue konsekvensen af en relativt dyrere kollektiv transport. Prisstigningerne sætter desværre turbo på den kollektive transports nedtur, og eroderer det fundament, som en genrejsning skal hvile på. "Politik er at ville", sagde Oluf Palme. Ingen ville for alvor slå for den kollektive transport, da slaget om prisstigningerne stod. Og derfor ruller de sikkert igennem systemet. Hvis vi vil en anden vej for den kollektive transport, så kræver det politisk vilje og handling. Forandringen kommer først, når nogen vil den for alvor.

Kystbanen skal have nye signaler

Kystbanen har over årene været et sandt smertensbarn for DSB. Det ene tiltag efter det andet har været sat i søen for at forbedre driften. De fleste har været helt uden resultat. Nu er det dog endelig lykket at forbedre regulariteten. Men værktøjet man har valgt, er i sig selv en møllesten om halsen på banen.

Med K24 er rejsetiden igen forøget fra Helsingør til København H, så turen nu tager hele 55 minutter. Alle tog stopper på alle stationer. I 1967 kunne turen fra Helsingør til København tilbagelægges på 37 minutter. Turen var altså 18 minutter hurtigere – med damplokomotiv<sup>10</sup>. Ambitionen med K24 var at sikre en markant højere rettidighed. Den ambition er fortsat ikke indfriet. Til gengæld er passagertallet i frit fald efter den nye køreplan er blevet indført<sup>11</sup>. Men Kysten behøver ikke køre så skævt. Der er to

faktorer, der kunne forbedre Kystbanen væsentligt: For det første er Kystbanens signalsystem utidssvarende. Det betyder, at Kystbanen kæmper med mange signalproblemer. Samtidig betyder signalsystemet, at Kystbanen har en hastighedsbegrænsning på kun 120 km/t.

Nye signaler på Kystbanen vil dels give en langt mere stabil drift, gøre det muligt igen at køre med gennemkørende tog og vil oveni give mulighed for højere hastighed. Signalerne skulle for længst været taget i brug. I maj 2024 blev det rent administrativt besluttet at udskyde de nye signaler på Kystbanen med yderligere 5 år. Beslutningen skriger til himlen og kan ikke forsvares hverken fagligt eller økonomisk. Kun drømmen om førerløse S-tog på Kystbanen kan give beslutningen mening. Men her taler vi i optimistisk fald etablering i slutningen af 2030'erne og driftsproblemerne i anlægsfasen alene kan jage de tilbageværende passagerer væk. Kystbanen fortjener så meget bedre.

Kystbanen har været et flagskib for DSB. Derfor bør det nye signalsystem på Kystbanen prioriteres langt højere. Alene passagertallene på banen kan stadigvæk retfærdiggøre en anden prioritet. Den anden faktor, der kan forbedre driften på Kystbanen er en varig løsning på problemet med "røret" mellem KH og Østerport. Det vil ikke kun gøre livet bedre på Kystbanen, men styrke hele togdriften i Danmark. Derfor er det vigtigt, at en forbedring af trafikafviklingen på Hovedbanen prioriteres af politikerne. Der ligger allerede nu et katalog med forskellige muligheder, som i skrivende stund er ved at blive kvalificeret. I 2026 skal der træffes beslutning og Dansk Jernbaneforbund kan kun opfordre til at politikerne for alvor får taget hånd om nældens rod, når chancen byder sig om et par år.

Styrk Lokalbanerne

Lokalbanerne gør det godt. Både Nordjyske Jernbaner, Midtjyske Jernbaner og Lokaltog A/S har udvidet driften de senere år og overtaget kørsel fra DSB og det daværende Arriva (Nu GoCollective). Den opgave har de løftet flot. Nordjyske Jernbaner var den første jernbaneoperatør, der kunne tage ERTMS i brug. NJ overhalede simpelthen DSB indenom. Lokalbanernes organisationer fungerer til tider mere smidigt og effektivt end de store operatører.

Plan for fornyelse af skinnerne

Vi skal bygge videre på lokalbanernes succes. Men først skal lokalbanerne have bedre vilkår. Mange

lokalbaner bokser med et nedslidt skinnenet, og alle analyser bekræfter desværre, at der ikke har fulgt nok penge med fra staten til vedligeholdelsen af banerne, da man overgik til regional drift ifm. Kommunalreformen tilbage i 2006. Den økonomiske smalkost har langsomt men sikkert akkumuleret et stort vedligeholdelses efterslæb, som staten må tage sin del af ansvaret for. Vi må for alt i verden undgå det politisk hestehandlermarked, som vi oplevede, da Østbanens skinner ikke kunne mere. Der er brug for en samlet plan for en genopretning af lokalbanernes skinner. Ikke nok et politisk pokerspil drevet af lokale særinteresser.

#### Nyt materiel

Det er ikke kun skinnerne, der trænger til fornyelse på lokalbanerne. En del af materiellet er tæt på udløbsdatoen – særligt hvis man ønsker en grøn og støjsvag togtrafik. Opgaven bør løftes på tværs af regionerne. Idéerne om et samlet togudbud må genoplives, så vi kan sikre billigere tog i både indkøb og vedligehold. Staten må sætte sig i spidsen.

#### GoCollective

I 2001 vandt det daværende Arriva udbuddet af den regionale togtrafik i Midt- og Vestjylland. Driften blev overtaget i 2003. Den Midt- og Vestjyllandske togtrafik var dermed den første, der blev sendt i udbud i Danmark. I 2017 besluttedes det at genudbyde togtrafikken i Midt- og Vestjylland, samt Svendborgbanen og Struer-Vejle i ét samlet udbud. I december 2018 blev det offentliggjort, at Arriva havde vundet udbuddet og i vinteren 2019 blev den nye trafikkontrakt underskrevet.

Arriva – der frem til 2023 var ejet af det statslige tyske togselskab Deutsche Bahn (DB) – har aldrig haft overskud i Danmark. I 2022 lykkedes det af sælge selskabet til den tyske kapitalfond Mutares efter flere års søgen efter en køber. Kapitalfonden overtog selskabet i 2023 med det erklærede mål at skabe overskud i selskabet. I foråret 2024 ændrede selskabet navn fra Arriva til GoCollective.

Siden overtagelsen har selskabet jagtet besparelser. Konsekvensen har blandt andet været, at antallet af kundeservicemedarbejdere (togførere) er reduceret til under det halve. Selskabet slås med at vedligeholde materiellet efter store besparelser på værkstederne med talrige aflysninger til følge. Kampen for overskud mærkes hver dag på den service, som kunderne tilbydes, og de mange aflysninger fik i sommeren 2024 transportministeren til at stille et ultimatum på GoCollective: Enten skal antallet af aflysninger bringes ned, ellers vil kontrakten muligvis blive annulleret.

Dansk Jernbaneforbund er hverken for eller imod udliciteringer principielt. Vi er ikke et politisk parti. Vi har ingen ideologisk holdning til, om der er en statslig eller privat ejer bag driftsselskaberne i Danmark. Men vi er modstandere af serviceforringelser og et dårligere togprodukt. Danmark har brug for det diametralt modsatte. Og vi står på vagt om vores kollegaers arbejdspladser og vores løn- og arbejdsvilkår. Vi vil ikke acceptere, hvis udlicitering bliver brugt som løftestang for forringelser af vilkårene ved banen. Og vi vil påpege hver eneste gang udliciteringer betyder et ringere produkt til borgerne.

#### Metro og Letbane er en succes – mere af det, tak!

Antallet af togrejser har ligget stabilt igennem de seneste årtier. Men bag det tal gemmer sig desværre en del forskydninger. Det samlede passagertal holdes alene stabilt på grund af Metroens succes og nye linjer + den nye Letbane i Odense og de stigende passagertal i Aarhus.

Det er naturligvis begrædeligt, at resten af jernbanen mister passagerer – omvendt er den skinnearne lokaltrafik en succes. Også selvom mediernes omtale af særligt Letbane kan give det modsatte indtryk.

Det er ikke en lille opgave at introducere et nyt letbanesystem i en storbys tætte trafik. Der er blandt medier og offentlighed generelt en forventning om, at en letbane er ren plug-and-play. Så simpel er virkeligheden desværre ikke. Det har vi set i Aarhus, vi har set det i Odense, og vi vil med garanti også opleve børnesygdomme og startvanskeligheder, når letbanen åbner i København i 2025. Et kig i avisarkiverne kan fortælle samme historie om Metroens indtog i København for snart 30 år siden. Det var mildest talt op ad bakke.

Men Metro er også den klassiske historie om en grim ælling, der blev en smuk svane. Ingen ville undvære Metroen i dag. Den er blevet en del af hovedstadens identitet og DNA. Samme udvikling oplever vi nu med Aarhus Letbane. Og mon ikke også Odense vil knuselske deres fine letbane, når systemet er kørt ind. Det føler vi os overbevist om.

Metro og Letbane kan modsat busser trækker folk ud af bilen og over i den kollektive transport. Så vist er den omkostningsfuld af anlægge, vist kræver den indkøring og tålmodighed, men når den først er bygget og introduceret, så er den alle alternativer klart overlegne. Den er højere livskvalitet for byens beboere her og nu, og en generationsgave til vores børn og børnebørn.

De mange projekter

Jernbanen er udfordret af mange store projekter i 20erne: Nyt signalsystem, elektrificering, Femern Bælt med tilhørende infrastruktur og ny bane over Vestfyn for blot at nævne nogle af de store projekter. Oveni kommer et generelt vedligeholdelseefterslæb, der skal indhentes + nyt materiel der skal introduceres.

Alt sammen skal gå op i en højere enhed, men sandheden er, at den mindste ujævnhed lynhurtigt breder sig som ringe i vandet, når man bogstaveligt talt bygger jernbanen, mens man kører på den.

Den danske jernbane er alligevel blandt de bedste i hele Europa målt på rettidighed. S-toget er klart blandt verdens bedste bybaner. Meget fungerer på trods - ikke mindst takket være medarbejderens dedikerede og ukuelige indsats.

Vi skal godt igennem de kommende års udfordringer – uden at miste hverken passagerne eller medarbejderne. Det vil kræve en særlig omsorg og opmærksomhed fra beslutningstagere og arbejdsgivere. Den vil vi hilse velkommen.

Dansk Jernbaneforbund kæmper for:

- **Billetterpriser, der fremmer den kollektive transport.** Den kollektive transport må ikke fortsat stige relativt i pris i forhold til bilen – den udvikling skal vendes. Samtidig skal vi lære af udenlandske erfaringer med f.eks. bedre priser på grupperejser, lavere priser udenfor myldretiden og rejsepassager a la den populære Deutschland-ticket.
- **En genopretning af Kystbanen.** Det nye signalsystem på Kystbanen skal være færdige i dette årti – også så man igen kan køre med gennemkørende tog fra den nordlige del af banen. Den nuværende situation er uholdbar.
- **Styrket lokalbaner.** Fortidens vedligeholdelseefterslæb skal indhentes og materiellet skal fornyes med mere grønne og moderne tog. Begge opgaver kræver statens hjælp og koordinering.
- **GoCollective skal levere en bedre service.** Vi vil ikke acceptere, at passagerer og medarbejdere skal betale prisen for en kapitalfonds ønsker om hurtig profit.
- **Mere Metro og Letbane.** Lad os bygge videre på succesen. Fremtidens byer har brug for det.
- **En stærkere anerkendelse af medarbejdernes indsats.** Banens helte fortjener i den grad anerkendelse for at holde banen kørende i den nuværende situation.

# 4

## *Fremtidens krav - og muligheder*

Fremtiden er tættere på, end vi tror: De førerløse taxaer kører allerede i San Franciscos gader og droner til persontransport er tæt på at ramme markedet. De teknologiske tigerspring kan dog være svære at skimte på den hjemlige jernbane. Her kæmper vi stadig med at udrulle ERTMS og få elektrificeret bare hovedstrækningerne. Men vi må ikke glemme fremtidens muligheder, mens vi kæmper med at få indhentet fortidens synder.

Vores opgave bliver fremadrettet at få integreret de mange nye muligheder i vores kollektive transportsystem, så fremtidens transportformer ikke kun bliver til gavn for dem, der selv kan betale det hele. Onde tunger hævder, at den kollektive transport er kendetegnet ved at køre fra et sted, man ikke befinder sig, til et sted som man ikke skal hen. Der er noget om snakken. Men sådan behøver det ikke være i fremtiden.

Hvis vi formår at integrere de mange nye muligheder i vores kollektive transportsystem, så vil man faktisk kunne komme fra eget hjem til den ønskede destination. Det kræver nytænkning. Det kræver f.eks. at vi tænker den klassiske station som et transporthub, der skal forbindes direkte med den enkelte. Fremtidens teknologier åbner mange muligheder i den retning. Det bliver vores opgave som samfund at gribe dem, når tiden er moden.

Men ét er den fjerne fremtids mange muligheder – noget andet er den nære fremtids udfordringer.

#### Den menneskelige faktor

De nye teknologiske muligheder er fantastiske, og man lader sig nemt rive med. Men midt i begejstringen for teknologien må vi ikke glemme den menneskelige faktor. Fremtidens kollektive transport vil kræve dygtige medarbejdere. Togdrift bliver måske førerløst, men den bliver aldrig medarbejderløs.

Tryghed og service er to helt afgørende faktorer. Tryghed er en helt afgørende faktor, hvis den kollektive transport skal være tilgængelig for alle. Og trygheden skabes først og fremmest i mødet med et levende menneske. Overvågningskameraer eller overfaldsalarmer vil aldrig kunne erstatte mennesket.

Det samme gælder den service, der for alvor vil være et konkurrenceparameter i fremtiden. Infoskærme og apps gør meget nemmere – men det er mennesket, der gør det muligt.

Metroen er født førerløs, men den vil aldrig kunne fungere uden mennesker i tog og på perron. Det kommer et førerløst tog ej heller til at kunne. Menneskets rolle bliver anderledes, men vil aldrig forsvinde. Fremtiden kommer til at stille nye krav til kollegaerne – men vi vil aldrig forsvinde.

#### En ny type servicemedarbejder

Den fagre nye verden kalder på en helt ny type medarbejder. Man kunne kalde rollen for en perron steward. I 2022 gennemførte regeringen en "tryghedspakke" på S-togsnettet, der betød mere videoovervågning og brug af private vagter på stationerne. Dansk Jernbaneforbund hilser den øgede overvågning velkommen, men er ikke overbevist om, at pengene er bedst brugt på private vagter. Vi er overbevist om, at passagererne kan få mere tryghed og bedre service, hvis pengene i stedet blev brugt på en ny medarbejdertype – en perronsteward, der både kunne skabe tryghed, men også guide og servicere passagererne. Dansk Jernbaneforbund er klar til at indgå i drøftelser om, hvordan en sådan steward-funktion kunne indrettes.

#### Kampen om fremtidens medarbejdere

Allerede nu mangler der arbejdskraft på banen – og i resten af samfundet. Det bliver kun værre i den nære fremtid. Det vil udfordre os alle - men ikke mindst arbejdsgiverne.

Fremtidens medarbejder kræver mere end fortidens. En fornuftig balance mellem arbejds-, familie, og fritidsliv er en selvfølge for de fleste og et stigende krav fra de nye generationer, hvor både far og mor lægger lige meget tid derhjemme, og deltager fuldt ud i f.eks. barselsforpligtigelserne. Det kan være svært at honorere i en verden, hvor toget kører 24/7-365. Men det kan selvfølgelig lade sig gøre, hvis man tager opgaven alvorligt. Tillid og medbestemmelse bliver også et meget klart konkurrenceparameter i kampen om fremtidens arbejds-

kraft. Fremtidens medarbejdere forventer simpelthen en høj grad af tillid fra ledelse og konkret medbestemmelse i hverdagen. Også her skal jernbaneverden være parat til at forny sig. Men banen har også meget at byde på. Fremtidens arbejdskraft forlanger mening. Man jagter de store fortællinger, hvor man selv kan spille en rolle. Målt på det parameter har banen flotte kort på hånden. Hvem vil ikke gerne være en klimahelt, der sikrer alles mobilitet og får vores samfund til at hænge sammen? Hvis der er styr på de grundlæggende arbejdsvilkår, vil en karriere ved banen nemt kunne sælge billetter – også i fremtiden.

Vi er klar til fremtiden

I 2016 bekendtgjorde Arrivas chef for mobilitet i Berlingske Tidende, at de førerløse busser var virkeligheden i Danmark om 10 år. Syv år senere blev Danmarks eneste forsøg med førerløse busser endeligt lagt i graven i Nordjylland.

Også de planlagte førerløse S-tog, der blev vedtaget i 2017, er allerede nu udskudt fra 2030 til 2037. Udrulningen af det nye signalprogram (vedtaget i 2009), skulle være fuldt gennemført i 2021, men forventes nu færdige i 2033. Læreren er, at teknologiske muligheder altid skal tilpasse den virkelighed, de skal virke i. Det, der synes nemt på papiret, bliver hurtigt svært i den virkelige verden. Men læreren er også, at udviklingen kommer. De nye signaler er taget i brug på dele af jernbanen, og der kommer førerløse tog med tiden.

Dansk Jernbaneforbund er hverken maskinstormere eller blåøjede teknologioptimister. Vi tager fremtiden alvorligt, men vi spiser også fornuftens brød til. Det ville være et eklatant svigt at lukke øjnene for fremtiden, men også et svigt ikke at lade den trykprøve af virkeligheden.

Vi omfavner gerne fremtiden, gør brug af dens muligheder og er ikke bange for det nye. Men vi vil også insistere på, at den trans-

portpolitiske samtale tager udgangspunkt i virkeligheden.

Dansk Jernbaneforbund har i 125 stået vagt om jernbanen. Vi ved, at en velfungerende jernbane er én af de grundpiller, som et moderne samfund hviler på. Sådan vil det også være de næste 125 år. Og Dansk Jernbaneforbund vil også i de kommende 125 år kere sig om jernbanen. Til vores alle sammens bedste.

Dansk Jernbaneforbund kæmper for:

- **At fremtidens transportmuligheder kommer alle til gode.** Det er alene den kollektive transport, der kan sikre at alle nyder godt af fremtidens mange muligheder. De store fremskridt der venter, skal være tilgængelig for alle.
- **Arbejdspladser med plads til familieliv.** Det er et krav til fremtidens arbejdspladser, at der er muligheder for at holde barsel og hente ungerne i daginstitutionen. Den type opgaver deles man om i de fleste familier i dag, og det skal arbejdspladserne indrettes efter. Ellers taber jernbanen kampen om fremtidens arbejdskraft.
- **En ny type medarbejder,** der både sikrer tryghed og service. I første omgang på S-banen, men medarbejdertypen vil være et plus mange steder på banen.
- **Fornuften.** Vi må hverken vælte bag over af benovelse over fremtiden eller krampagtigt holde fast i fortiden. Vi skal forholde os nøgternt til den teknologiske udvikling.



## Noter

1. Klimastatus og -fremskrivning, Energistyrelsen april 2023
2. Klimastatus og -fremskrivning, Energistyrelsen april 2023
3. Klimastatus og -fremskrivning, Energistyrelsen april 2023
4. <https://theconversation.com/how-your-car-sheds-microplastics-into-the-ocean-thousands-of-miles-away-142614>
5. Trafikstyrelsen 2019/DI december 2019
6. Mobilitetsanalyse Region Hovedstaden april 2024
7. Trafikstyrelsens trængselsanalyse marts 2024
8. Report on the Quality of life in European cities, Chapter 4: Moving around in the city, European Commission 2023
9. Hvis ikke erfaringerne fra vores nordiske naboer er overbevisende nok, kan man blot vende blikket mod resten af Europa. I både Tyskland, Holland, England og en række andre europæiske lande arbejder man aktivt for at begrænse biltransporten til fordel for den kollektive mobilitet igennem byplanlægning, investeringer og målrettede afgifter. Og det virker.
10. Retfærdigvis skal det dog nævnes, at der var tale om et direkte tog. "Bumletoget" fra Helsingør til København H tog én time og 4 minutter i 1967
11. Antallet af rejsende har Helsingør lå f.eks. 10% lavere i 1. kvartal 2024 end i 1. kvartal 2023 – find flere tal på [passagertal.dk](http://passagertal.dk)
12. "Arriva-chef: Om et årti er busser førerløse" - Berlingske Tidende 23. september 2016

## Egne noter:



**DANSK JERNBANEFORBUND**

**BEDST I DIN HVERDAG**

**KONGRES 2024 — 22.-23. OKTOBER**

