

Århus Nærbane 25 år - og hva' så?

Jens Lindhard, Akademiingeniør.M.IDA og Lokomotivfører i DSB. lindhard@dsb.dk

Indledning

Den 4. august 2004 har Århus Nærbane eksisteret i den nuværende form gennem 25 år. Denne dag kan den danske jernbanesektor derfor fejre et noget utraditionelt jubilæum. I hele sin levetid og tilmed i planlægningsperioden forud har "Nærbanen" været både i det politiske og det jernbanetekniske søgelys. Nærbanen er derfor meget mere end lokaltransport mellem Djursland og Århus, og ved nærmere eftersyn viser den sig at være et godt billede på udviklingen af hele jernbanesektoren i Danmark efter 1970.

Det er specielt interessant, at hele jernbanekonceptet på Århus Nærbane skulle opbygges helt fra bunden. Da skinnenettet var helt nedslidt, de næsten 40 år gamle motorvogne var vedligeholdelseskrevende, ukomfortable og kostbare i drift, sikringsanlægget næsten ikke-eksisterende og den store personaleanvendelse forøgede transportomkostningerne til et helt uacceptabelt niveau. For ikke kun at ende som en urealisabel idé, skulle det samlede jernbanesystem på Grenåbanen forandres fuldstændigt. Århus Nærbane er/var DSB's frontprojekt med hensyn til fornyelsen af DSB's totalkoncept. Generaldirektør Povl Hjelts og Sekretariatschef Ole Andressens meget store interesse helt fra 1971 var netop en del af genopbygningen/fornyelsen af DSB. Indvielsen af Århus Nærbane i 1979 markerede derfor et vigtigt vendepunkt i jernbanens måde at betjene lokaltrafikken på. Inden det kom så vidt, måtte DSB's planlæggere, lokalpolitikere, befolkningen og Folketingets medlemmer dog gennem en omfattende omstillingsproces.

DSB's ændring af virksomhedsstrategi efter 1970.

Efter de store privatbanenedlæggelser op til kommunalreformen i 1970 og nedlæggelse af enkelte af DSB's sidebaner på Vestsjælland og i Midt- og Vestjylland ved overgangen til sommerkøreplanen i 1971, kunne forslag om udvidelse af driften og genåbning af stationer på en søvning sidebane ikke vinde større genklang. Den almindelige holdning var først i 1970'erne, at DSB skulle koncentrere sig om jernbanetrafikken mellem landets største byer, at Sidebaneudvalgets betænkning fra 1968 fuldt ud skulle efterleves og at hovedparten af de danske jernbaner skulle indstille driften og i bedste fald udelukkende køre godstog. Persontransport og kollektiv trafik var udset til at skulle ske på "gummihjul" og specielt de større byer skulle satse på bybusdrift. De sidste sporvognsstrækninger blev nedlagt i København og de færreste politikere ville dengang snakke om udvidelser af jernbanedriften. *Det var en udvikling, der var startet under besættelsen og fortsat i de 25 år fra slutningen af 1940'erne og indtil "oliekrisen" satte ind med bilfrie søndage i 1973¹.*

Konsekvenserne af denne holdning var stationsnedlæggelser og køreplanstilpasninger med det formål at minimere DSB's driftsunderskud ved besparelser og nedlæggelser i stedet for at forbedre indtjeningen ved markedsføring af nye og bedre tilbud til befolkningen. Det førte til nedlæggelse af 400 km enkeltsporet sidebane i Midtjylland fra sommerkøreplanen i 1971, og flere strækninger var udset til at følge efter i det følgende årti. Så sent som ved overgangen til K79S og kun få måneder før indvielsen af Århus Nærbane nedlagde DSB, som konsekvens af nedlæggelsesstrategien, 23 standsningssteder rundt om i Jylland². Også på den yderste del af Grenåbanen måtte et par mindre standsningssteder lade livet og stationerne i Mørke, Kolind og Trustrup blev "nedsat" til trinbrætter. Det sidste har i øvrigt lige siden været en hæmsko for trafikken mellem Hornslet og Grenå. Risskov station forsvandt fra tjenestekøreplanerne allerede i sommeren 1969 og Thorsager lukkede i sommeren 1971.

¹ DSB skifter spor.

² DSB-bladet august 1979.

Stadigt stigende underskud i løbet af 1960'erne tvang DSB's ledelse til at overveje, hvordan man efter 1970 kunne ændre virksomheden fra en nedlæggelses- og afviklingstruet etat til en moderne virksomhed med offensiv markedsføring og leverandør af samlede transportløsninger. Det krævede en total holdningsændring fra nedlæggelsestaktik og markedstilpasning til fremtidssikrede forretningsmetoder og strategier for udvikling af det samlede jernbanekoncept, og dermed også omstrukturering og modernisering af både organisation og produktionsapparat.

Efter fornyelser i DSB's øverste ledelse, med opbygningen af "generaldirektørens sekretariat" og indførelse af linjestabsorganisationen, omstillede man sig i fra en defensiv afviklingsstrategi, og begyndte at agere på kundernes ønsker med aktiv markedsføring og nye produkter. Arbejdet førte til en overordnet virksomhedsstrategi, som fra 1975 blev fastholdt i "DSB Plan 1990". De mest kendte konsekvenser af DSB's omstillingsproces er³:

- Intercity-togsystemet med faste minuttal og tilnærmet timedrift
- Stationsmodernisering
- Standardiseret materiel
- Færgerederiet
- Gennemskuelige designforskrifter for virksomhedens udseende

Det er derimod mindre kendt, at DSB samtidigt opbyggede et sammenhængende trafiksystem, hvor tog, rutebiler, færges, lokaltrafik og "andre serviceydelser" efterhånden indgik i et samlet hele, og hvor kunden fra at være til besvær nu blev sat i centrum. Rejsen skulle "hænge sammen i begge ender".

Grenåbanen

Allerede fra begyndelsen af denne omstilling har etableringen af Århus Nærbane haft en central rolle. Da, daværende borgmester i Århus, Bernhard Jensen i 1971 skrev til DSB's generaldirektør Povl Hjelt og foreslog etablering af et egentlig nærbanesystem i Århusområdet blev der hurtigt efter etableret et effektivt samarbejde mellem DSB og Århus Kommune. I 1973 blev der nedsat en arbejdsgruppe, som klarlagde de vigtigste betingelser for en eventuel etablering af nærbanedrift omkring Århus. Borgmesterens ide var, at der på de fire strækninger Århus H - Grenå, Århus H - Langå, Århus H - Skanderborg og Århus H - Odder, som stråler som et "X" ud fra Århus, skulle køres et sammenhængende system af nærbanetog. Endelig var der planer om en jernbane til Lisbjerg, udformet som en afgrening fra Grenåbanens spor vest for Lystrup. Før DSB's generaldirektorat rigtigt nåede at svare, begyndte den økonomiske "krise at kradsse", og efter energikrisen og de bilfrie søndage i 1973 var nærbaneideen ikke længere et luftkastel.

I 1971 stod Grenåbanen, lige som mange andre af DSB's sidebaner, til snarlig nedlæggelse af al persontrafik, og videreførsel som ren godsbaneforbindelse til Ryomgård og Grenå Havn. Der kørte kun få tog på strækningen og passagerantallet var forsvindende. Derfor var der ikke gennem de senere år investeret i hverken rullende materiel, sporvedligeholdelse eller fornyelsen af sikringsanlæggene. Og DSB indskrænkede vedligeholdelsen til det allernødvendigste, så både sikringsanlæg og spor forfaldt. Banen var praktisk taget slidt op. Og fra begyndelsen af 1970'erne var det oplagt, at Grenåbanen var den næste strækning, der skulle nedlægges.

Bernhard Jensen viste derfor et usædvanligt klarsyn med sit brev, og brevet kunne ikke være kommet mere belejligt for DSB. Efter nogle korte overvejelser blev der nedsat en arbejdsgruppe, som skulle afdække problemerne ved en eventuel nærbane og den skulle komme med løsningsforslag, så driftsudgifterne kunne holdes nede og på sigt minimeres yderligere. Af sikringstekniske årsager kunne man dog ikke udvide antallet af tog på den jyske længdebane, og samarbejdet med Odderbanen blev, på grund af usikkerheden om "Nærbanens" faktiske berettigelse, udskudt på ubestemt tid. Resultatet

³ DSB Plan 1990, pp 14 - 20.

blev, at Århus Nærbane kun skulle køre på den eksisterende strækning på Djursland og at der aldrig er blevet anlagt nærbane til Lisbjerg.

Arbejdsgruppen udgav i alt fem rapporter og man skitserede allerede fra starten det totalkoncept, som førte til fornyelsen af driften. Det omfattede primært følgende forhold.;

- Tæt toggang med tilnærmet halvtimesdrift
- Nye tog eller togsæt
- Fjernstyring af togfølgestationerne
- Strækingsradioanlæg
- Lokal sporombygning
- Anlæg af krydsningsstationer
- Énmandsbetjente tog
- Billetautomater til selvbillettering
- Driftsfællesskab mellem DSB og kommuner
- Økonomisk fordelingsnøgle
- Personalereduktioner i strækningens vedligeholdelse
- Genåbning af nedlagte standsningssteder
- Fremskaffelse af lokomotivpersonale

Desuden skulle strækningshastigheden mellem Århus H og Århus Ø forøges til mindst 40 km/t, Trafikken til og fra Århus Havn måtte ikke generes og det hele måtte ikke koste ret meget.

Intet af dette var opfyldt i 1971, så efter behovsanalysen i 1973, var det opgaven at udvikle alle de nødvendige betingelser for nærbanen. DSB og kommunerne skulle begynde helt forfra med planlægningen af der reelt blev en ny jernbanestrækning. Man foreslog derfor nogle helt nye metoder til driften. Det gælder primært:

- Billetsystemet med takstsamarbejde mellem DSB, Rosenholm Kommune og Århus Sporveje
- De nye MR-togsæt, som skulle blive grundstammen for DSB's fremtidige sidebanedrift
- Énmandsbetjeningen, som skulle indføres efter en prøveperiode
- Den radiodirigerede fjernstyring og lokomotivpersonalets aktive deltagelse i trafikafviklingen
- Man udviklede DSB's første strækingsradio, og indførte fjernstyring på en strækning uden linjeblok
- Bygningen af nye stationer og genåbning af tidligere standsningssteder

Århus Nærbane er et totalkoncept, som efter vedtagelsen skulle bygges op helt fra grunden. Bortset fra en helt forældet sidebane med mandskabskrævende sikringsanlæg og et helt nedslidt spor, kunne der kun bygges på nogle lunkne politiske tilsagn og et gammelt opslidt jernbanetracé ud mod Djursland. Derfor var nærbaneplanerne et klart brud med tankegangen i Sidebaneudvalgets Betænkning fra 1968, hvorefter næsten alle sidebanerne og mange landstationer skulle nedlægges og kun forbindelserne "mellem landsdelene" bevares.

Efter analyser af økonomiske og tekniske muligheder blev arbejdet dokumenteret. DSB, Rosenholm Kommune og Århus Kommune skulle derefter samarbejde om driften af nærbanen i en prøveperiode på fem år, hvorefter hele nærbanekonceptet skulle revurderes. Fra da af skulle der være indført énmandsbetjening på alle tog, stationerne skulle være ubetjente og hele strækningen fjernstyret. DSB skulle stå for driften og der blev aftalt en økonomisk fordelingsnøgle kommunerne og DSB imellem.

Under planlægningsforløbet har der været mange skeptikere ikke mindst i selve DSB. Man var jo vænnet til mange års defensive afviklingspolitik, og alene tanken om moderniseringer og materielanskaffelser uden for københavnsområdet har været lidt for fantasifuld for mange, og betragtet som ren utopi. Både DSB's lokale ledelse og de faglige organisationer, agerede som intet særligt var

hændt, og man var meget tilbageholdende med gode ideer i projektarbejdet. Blandt andet blev det flere gange forslået at lade passagererne skifte til de gamle motorvogne i Hornslet, hvis man skulle længere ud på Djursland. Og selv de mest optimistiske troede ikke på, at der ville blive købt mere end tre - fire togsæt af en type, som man endnu ikke havde lagt sig fast på.

Arbejdsgruppens rapporter viser, at den lokale DSB-ledelse heller ikke rigtigt troede på, at nærbanens berettigelse eller at den ville overleve ret længe, hvis den nogensinde blev realiseret. Ligeledes var det en betingelse, at alt materiellet, som ikke var egentlige anlægsarbejder let kunne flyttes og bruges andre steder.

Det rullende materiel

I midten af 1970'erne afviklede DSB flere forsøg med nye materieltyper på sidebanerne. Dels kørte Odderbanen nogle få prøvekørsler mellem Århus H og Grenå og dels lejede DSB i flere omgange et par af de tyske prototypetogsæt VT 628. Da togsættene også skulle kunne bruges på andre strækninger, ville DSB ikke anskaffe togsæt, der kun kunne køre 80 km/t. Et mere spekulativt forslag var at køre nærbanetogene med et styrevognstog trukket af et Mx-lokomotiv, som det allerede så småt skete på Sjælland⁴. Dette blev dog hurtigt opgivet. Dels på grund af de høje akseltryk fra de vedligeholdelseskrævende lokomotiver og vogne, og dels på grund af de lange ekspeditionstider ved perron. Endelig fordi togføreren ikke kunne undværes til overvågning af dørene ved togenes igangsætning og under rangering. Valget faldt derfor på en dansk version af VT 628⁵ med et lidt ændret førerrum, med to motorvogne og bedre apering til passagererne. DSB's nyindkøbte motorregionaltog Litra MR, blev efterhånden suppleret med MRD-motorvognen, og DSB har haft 97 togsæt af typen. DSB's design blev gennemført på både faste anlæg og i indretningen af MR-togene.⁶

Sikringsanlægget og driftsformen

Indtil åbningen af nærbanen var Grenåbanens driftsform "af- og tilbagemelding" med en stationsbestyrer på alle togfølgestationer. I tidsrum med kun få tog på strækningen overgik de fleste af stationerne til "ubetjent station", og var dermed i realiteten en del af den frie bane. Om aftenen og i weekender, hvor der kun var et enkelt tog på hele strækningen ad gangen, blev der indført "forenklet trafikafvikling", hvor alle strækningens stationer var ubetjente og Århus H var toglederstation.

Al kommunikation mellem stationerne skete tidligere over DSB eget telefonnet med stangrækker langs banen og selektortelefoner udstyrede med elektromekaniske modem til telefontrafik. Desuden fandtes TELEX og fjernskrivere til udsendelse af større meldinger og telegrammer. Stationerne havde kun indkørselssignaler ved stationsgrænserne og afgangstilladelse blev givet med "spejlæg".

Med en mangedobling af tognumrene var den eksisterende driftsform helt utilstrækkelig. Den var for usikker, den var for langsom og den var alt for mandskabskrævende. Der måtte derfor findes på noget helt andet.

Valget faldt på en løsning med en fjernstyringscentral placeret i Post VI på Århus H's østlige plads lige bagved Århus Rutebilstation. Alle sikkerhedsmeldinger mellem FC - Øst og lokomotivførerne skete normalt via strækningsradioen, togene fik køretilladelser mellem to navngivne stationer, og både fjernstyringsleder og lokomotivfører skulle notere køretilladelserne ned. Fjernstyringslederen med en grøn spritpen på en grafisk køreplan og lokomotivføreren på en speciel sikkerhedsblanket (S 20).

Sikkerheden lå i de tre forhold, at to grønne streger på den grafiske køreplan aldrig måtte krydse hinanden, at alle lokomotivførere noterede deres egne køretilladelser ned og desuden gav

⁴ Nærbane Århus, 1973.

⁵ DSB Plan 1990, p 28.

⁶ DSB-bladet 4/1979.

ankomstmeldinger på krydsningsstationerne, samt endeligt, at der var medhør på strækingsradioen, så alle kunne høre udvekslingen af sikkerhedsmeldingerne.

Stationer og trinbrætter

Samtidigt blev der anlagt/genåbnet syv standsningssteder mellem Århus H og Hornslet, af disse er de to togfølgestationer på hhv. Torsøvej og i Skødstrup. Desuden blev stationerne Århus Ø, Lystrup og Hornslet delvist moderniserede og indrettede til fjernstyring. De to nye stationer ligger på de teoretisk korrekte steder for en strækingshastighed på 75 km/t, og alle togfølgestationerne på strækningen er fjernstyrede fra Århus H. Sikringen af toggangen skete oprindeligt med "Radiodirigeret Trafikafvikling", som var en nyskabelse ved DSB, fordi lokomotivførerne nu deltog aktivt med ankomstmeldinger og køretilladelser som erstatning for stationsbestyrernes traditionelle af- og tilbagemeldinger.

Kommandopostdrift og medhør

I slutningen af 1970'erne var DSB's strækingsradionet kun dårligt udbygget. MR-togsættene fik som nogle af de første køretøjer indbygget strækingsradioer, og for at spare blev radiodriftformen på Grenåbanen "Kommandopostdrift" med medhør. Kommandopostdrift er selektiv, så kommandoposten kalder et bestemt tognummer op, og kun "åbner" radioen med det søgte nummer indtastet. For at øge sikkerheden blev vagthøjttalerne på alle radioer på strækningen lukket op med en bestemt "dytte-lyt-lyd", så lokomotivpersonalet kunne følge med i sikkerhedsmeldingerne, men det var stadig kun FC-øst og radioen med det kaldte tognummer, der kunne sende. Tilgængæld kunne der tales i dublex uden brug af sendertasten på telefonhåndsættet. Dette medhør har faktisk hindret mindst et par ulykker.

Da kommandopostdrift ikke har automatisk kanalskift måtte lokomotivførerne manuelt skifte radiokanaler bestemte steder langs strækningen, hvor der var opstillet en hvid reflekterende tavle med det næste radiokanalnummer. Det blev af og til glemt, og radioen døde så efterhånden, som afstanden til senderen steg.

Teleforbindelser til understationerne

Togfølgestationerne blev i begyndelsen styret over det offentlige telefonnet, som var meget mere sikkert end DSB's gamle luftledninger. Stationerne kunne ringes direkte op over et normalt telefonnummer, og styringen skete via en telefon med kortnummervalg. Hvilket så havde den tragikomiske konsekvens, at FC i myldretiden med gentagne opkald til den samme station under krydsninger pludseligt fik "optaget" i røret, eller henvisningstone med opfordring til fejlmelding. Et mere generende problem var, at udfald af en af JTAS's "mellembyscentraler" reelt lukkede banen, fordi stationerne så ikke længere kunne styres.

Systemet med telefonopkald var både for langsomt og for dyrt i drift, og alene skiftet til abonnentledninger direkte mellem FC og stationerne mindskede telefonregningen til det halve.

Enmandsbetjening

Overgangen fra traditionel sidebane til nærbane kostede mellem 1979 og 1985 nogle drøje forhandlinger mellem DSB på den ene side og Jernbaneforeningen, Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmandsforening på den anden. Enmandsbetjeningen, de personaleløse standsningssteder og den radiodirigerede trafikafvikling var så store kameler at sluge, at personaleorganisationerne i lange perioder udeblev fra forhandlingerne⁷. Specielt forsøgte Togpersonalets Afdeling, TPA, i Dansk Jernbaneforbund til det sidste at fastholde togførernes arbejdspladser i togene. I gentagne lange skrivelser fremmanede man alle de ulykker, der ville regne ned over DSB's togsæt på Grenåbanen. Det var lige fra hærværk på apteringen, over dårligt omdømme i befolkningen på grund af mangelfuld

⁷ Mødereferater fra "Ibrugtagningsgruppen for Enmandsbetjeningen".

service overfor ældre gangbesværede eller enlige rejsende med barnevogne, til almindelig utryghed under rejsen i halvtomme tog uden opsyn. En opblødning blev at stationerne i Hornslet, Ryomgård og Grenå blev ved med at være betjente med traditionelle opgaver i mange år, og indtil stations- og trafikpersonalet enten gik på pension eller søgte forflyttelse.

Indvielsen

Århus Nærbane blev indviet med en stor fest. Den officielle start var søndag 5 august 1979, og dagen før blev der kørt indvielsestog mellem Århus H og Hornslet. Der var almindelig underholdning, taler fra politikere, borgmestrene og DSB's generaldirektør, samt gratis kørsel fra lørdag middag og resten af dagen. Togene kørte derefter i den nye køreplan for hele Grenåbanen, så der var timesdrift mellem Århus H og Hornslet det meste af døgnet og halvtimesdrift i myldretiden. Mellem Hornslet og Grenå kørtes med "tilnærmet" to-timersdrift med afgang fra Århus H 10 minutter over "de lige timetal", dog undtaget de to første afgang om morgenen, hvor der kørtes 5.10 og 7.10. I dagene forud havde alle i nærbanens opland fået tilsendt et "festtelegram", og der var annonceret driftsstart i aviser og lokalblade.

Ved nærbanens indvielse i 1979 var der følgende standsningssteder på Grenåbanen: Århus H, Europaplads, Skolebakken, Århus Ø⁸, Vestre Strandallé, Torsøvej, Lystrup, Hjortshøj, Skødstrup, Løgten, Hornslet Mørke, Ryomgård, Kolind, Trustrup og Grenå.

Senere er trinbrætterne ved "Den Permanente" og ved Hovmarken i Lystrup Øst kommet til. Endelig har det flere gange været foreslået at genåbne både Risskov og Thorsager, da der begge steder er passagerunderlag.

Passagertallet på Århus Nærbane

Det er ikke muligt at skaffe et samlet overblik over passagertallene på Grenåbanen og Århus Nærbane. Opgørelserne er både i "DSB-tiden" før 1979 og i de 25 år med Århus Nærbane lavet på flere forskellige måder. I prøveperioden mellem 1979 og 1984 baseres tallene på tograpporter skrevet af togførerne på hvert tog. De senere opgørelser er foretaget stikprøvevist i forbindelse med passagerundersøgelser, "Vesttællingen", billetsalg fra automater og/eller de årlige udligninger mellem DSB, Århus Sporveje og Århus Amt. Der skelnes tilsyneladende ikke mellem DSB-rejser og rejser lokalt på Nærbanen før 2000. Sammenlignes de oplyste tal fra de forskellige perioder, er tendensen dog helt klar: Åbningen af Århus Nærbane og det forbedrede togtilbud på resten af Grenåbanen betød omgående en meget kraftig stigning i passagertallet!

I driftsåret 1975/76 befordrede DSB ca. 82.000 passagerer på hele Grenåbanen, og i det sidste hele "DSB-driftsår" (1978) benyttede ca. 86.000 passagerer toget. Men allerede i de knap fire egentlige driftsuger i august 1979 udgjorde passagererne ca. 60% af totalen fra året før, og i nærbanens fem driftsmåneder i 1979 kørte i alt 264.892 betalende rejsende med.

Under planlægningen af nærbanen havde arbejdsgrupperne beregnet nogle forventede passagertal i 1985. Disse tal fremkom ved sammenligning med andre nærbaner, med Odderbanen og med indregnet stigning i passagerunderlaget for Grenåbanen. Der var beregnet mellem 1,20 mio og 1,75 mio passagerer årligt⁹. Da passagertallet i 1983 stadig kun var omkring halvdelen af det forventede, og tilmed let faldende, blev der fremsat planer om afvikling af selve Århus Nærbane og fortsættelse som "ren" DSB-strækning udelukkende med to-timersdrift mellem Århus H og Grenå.

De opnåede passagertal blev i 1984 sammenlignet med befolkningstilvæksten i Århus Kommune. Det var helt tydeligt, at den økonomiske fordelingsnøgle var til stor fordel for Århus. Specielt da næsten

⁸ Århus Ø har senere ændret navn til Østbanetorvet.

⁹ Nærbane Århus - Hornslet, 1975, pp 41 - 43.

ingen fra eller til Hornslet eller Mørke benyttede sporvejsklippekortene til togene. De fleste pendlere i Hornslet brugte rutebilerne til transport frem og tilbage. Tilbagegangen faldt sammen med udløbet af prøveperioden på fem år, og DSB skulle sammen med de to kommuner forny nærbaneaftalen. Fra 1984 opsagde Rosenholm Kommune aftalen og trak sig ud af takstsamarbejdet med henvisning til kontraktens bestemmelser om prøveperiode og de manglende fordele for kommunens borgere. Jernbanependlere fra Mørke og Hornslet skulle herefter købe billetter uden rabat og til DSB's normale priser.

En sammenfatning af forskellige passageropgørelser viser følgende¹⁰:

Periode	Passagertal	Bemærkninger
1975/76	82.000	DSB-strækning
1978	86.000	DSB-strækning
August 1979	50.523	
August - December 1979	264.892	¹¹
1980	710.167	
1981	735.541	
1982	737.802	
1983	680.710	
Januar - maj 1984	279.327	
1995	685.841	¹²
1998	770.000	¹³
2000	665.762	+ ca. 100.000 på DSB-billetter
2001	716.492	+ ca. 100.000 på DSB-billetter
2002	814.238	+ ca. 100.000 på DSB-billetter

Der var samtidig forslag fremme om at afkorte nærbanen til Skødstrup. Da Rosenholm Kommunes kontraktbetaling kun udgjorde nogle få procent af den samlede betaling, blev truslerne og nedlæggelse af nærbanen eller afkortning til Skødstrup hurtigt afvist. DSB og Århus Kommune fik økonomien til at hænge sammen alligevel, da togpersonalet i samme periode blev erstattet af automater på den inderste del af banen, samt af praktiske årsager og fordi DSB kunne tjene penge på det(!) fortsatte alle nærbanetogene stadig helt til Hornslet, som de havde gjort siden 1979.

Perioden 1984 - 1996

Fra 1 december 1984 kørte togene mellem Århus H og Hornslet enmandsbetjent og havde stikprøvekontrol udført af togrevisorer. Togene helt til Grenå havde fortsat togfører med helt frem til 1990, hvorefter hele strækningen var énmandsbetjent. Hele strækningen blev efterhånden fjernstyret ved "radiodirigeret trafikafvikling" fra Århus med virkning fra november 1989, da DSB's sidste stationsforstander lod sig pensionere fra Ryomgård station.

Efter midten af 1980'erne faldt passagertallet yderligere. Manglende indtægter blev besvaret med indskrænkninger, som igen førte til yderligere tilbagegang. Et eksempel er afkortningen af aftentogene i Ryomgård, så passagererne skulle skifte til rutebiler på den sidste strækning til Grenå. Ideen var dømt til at mislykkes på forhånd. Dels vil togrejsende ikke skifte transportmiddel undervejs (det var jo også helt i strid med DSB's oprindelige tanke med nærbanen), og dels svigtede forbindelserne ofte, da

¹⁰ Alle opgørelserne er "hovedtotaler" opgjort på forskellige måder gennem tiderne. Rejser til og fra de enkelte standsningssteder er kun tilgængelige for enkelte år.

¹¹ "Antal passagerer Århus Nærbane", Månedlige indberetninger på baggrund af tograpporter, DSB Driftsområde Århus, 1984.

¹² Samdrift mellem Odderbanen og Grenåbanen?, 1996.

¹³ Bane og vejforhold i Århus Amt, 1999.

rutebilen enten ikke kom, eller var kørt fordi toget var nogle få minutter forsinket. Endelig var der lørdag aften problemer, fordi DSB kørte tog til Ryomgård alle ugens aftener, mens rutebilen var sparet væk lørdag. Først med forretningstankegangen fra 1996 blev den onde cirkel brudt og køreplanen blev udvidet med halvtimetog mellem Århus og Skødstrup/Hornslet i alle køretimerne, og med flere timetog helt til Grenå morgen og eftermiddag. Siden 1995 har hele strækningen derfor haft stigende passagertal, og langt de fleste passagerer rejser lokalt på Grenåbanen.

1996 -

I november 1996 var alle stationer blevet udstyrede med udkørselssignaler, delvis signalafhængighed mellem overkørselsanlæg og stationssikringsanlæggene, der er kommet "rigtig" fjernstyring på hele strækningen, og for ca. 10 år siden har hele Grenåbanen fået linjeblokanlæg, Den oprindelige "kommandopostdrift" er afløst af egentlig strækningsradiobetjening. Faste ATC-anlæg til overvågning af hastighedsnedsættelser og visningen af signalaspekter har strækningen dog fortsat til gode.

Århus Amt undersøger sammen med DSB muligheden for samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen¹⁴. Og i mellemtiden er godstogskørslen næsten indstillet og de tidligere store godskunder i Ryomgård, Pindstrup og Grenå sender deres gods ad landevejen i stede for med jernbanen. Den igangværende havneudvidelse i Grenå har ikke sat sig spor i moderniseringsplanerne for jernbanens faste anlæg.

I 1995 rejste 685.000 med toget. For de senere år har Århus Amt og DSB opgjort passagertallene til¹⁵:

	Århus Sporveje	Indenamts	Udenamts/DSB	Totalt
2000	559.495	665.762	ca. 100.000	
2001	602.652	716.492	ca. 100.000	
2002 ¹⁶	640.045	814.238	ca. 100.000	ca. 900.000 ¹⁷

Til de indenamts rejsende kommer de ca. 100.000, som rejser "ud over Århus" på normale DSB-billetter. Nærbanen beforder derfor over 900.000 passagerer årligt. Uden jernbane skulle disse enten transporteres med busser eller være selvbefordrende.

Status i 2004

Nærbanen har overlevet sine første 25 år og har det godt på trods af et konstant pres fra lokale kræfter om nedlæggelse, om omlægning af en del af strækningen eller om overgang til sporvej på samme præmisser som vejtrafikken.

Efter flere tragiske påkørselsulykker i overkørsler mellem vej og bane har Århus Nærbane gentagne gange påkaldt sig politikernes opmærksomhed. Både Trafikministeriet og lokale politikere har brugt forespørgselsdebatter i Folketinget til at forhale de nødvendige forbedringer af spor og sikringsanlæg. Ikke desto mindre er der afsat bevillinger til stærkt påkrævede forbedringer, og i de tre måneder fra september til december 2004 lukkes hele Grenåbanen på grund af sporets hoveddistandsættelse. Samtidig forøges strækningshastigheden mellem Østbanetorvet og Ryomgård til 100 km/t, stationerne får nye sikringsanlæg, der indføres ATC-togstopanlæg og visse overkørselsanlæg udskiftes. Alle steder forlænges perronerne på stationer og trinbrætter, så der kan ekspederes to togsæt i forspand. Endelig forøges strækningshastigheden mellem Århus H og Østbanetorvet til 50 km/t. Den højere hastighed betyder at de faste krydsninger flyttes fra Torsøvej og Skødstrup til Lystrup og Hornslet. DSB forventer en fremgang i passagertallet på 8 - 10%, når Nærbanen efter genåbningen er ordentligt "kørt ind" i bevidstheden på de omkringboende.

¹⁴ Samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen?, 1996.

¹⁵ "OD-matrice", tilsendt fra Århus Amt 2004.

¹⁶ Der er endnu ikke offentliggjort "Vesttælling" for 2003.

¹⁷ De oplyste DSB-tal er usikre.

Den store opmærksomhed på persontrafikken og de stramme køreplaner generer dog en effektiv godstogskørsel til Grenå. Havnebanen mellem Grenå station og selve havnen er i meget dårlig forfatning, og udskydelse af reparationer her kan koste virksomhederne livet og dermed Østdjursland arbejdspladser. Hertil kommer at den fortsatte strækningshastighed på 75 km/t og korte køretid mellem Ryomgård og Grenå hindrer genåbning af Thorsager som standsningssted og tillader kun et tog ad gangen på de yderste 20 km af Grenåbanen. Sporfornyelserne må derfor ikke slutte med de igangværende arbejder, men skal hurtigt følges op af hastighedsforøgelse på resten af banen, bygningen af en ekstra krydsningsstation, samt istandsættelse af Grenå Havnebane.

Modstand mod Nærbanen

Selvom Århus Nærbane ikke har nået de meget optimistiske prognoser fra tiden lige efter oliekrisen i 1970'erne, er der tale om en succes, hvis største problemer i hele levetiden har være skiftende politiske ønsker om nedlæggelser. Noget der enten skyldes rent ideologiske opfattelser eller at jernbanen af en eller anden årsag "ligger i vejen" for mindre pressionsgrupper. I de senere år er debatten om Århus Nærbane bluset op igen. Ikke mindst efter afslutningen af "Sporvejsprojektet" i Århus, konkurrencen om "de bynære havnearealer" og problemerne med svigtende overkørselsanlæg i Risskovområdet. Beboerne i Risskov prøver til stadighed at lægge nærbanen hindringer i vejen med pseudoargumenter om, at køretidsforbedringen ikke har praktisk betydning, at "passagertallene rasler ned" og at det er grundlovsstridigt overhovedet at forøge strækningshastigheden¹⁸. Ligeledes trækker de projektet ud ved at kræve VVM-undersøgelser af det samlede koncept¹⁹.

Helt i samme tråd er dele af byrådet i Århus og enkelte Folketingspolitikere konstant i medierne med krav om nedlæggelse af Grenåbanen eller i det mindste en omlægning af banen nord om byen ud til Mundelstrup og/eller sporvejsdrift hen over Århus Havn. Og endelig mener virksomheder med kun kort tid på Århus Havn, så Nærbanen generer deres kunders adgang, at banen helt klart må vige for deres interesser. Selv Trafikministeriet og Trafikstyrelsen fortæller på deres hjemmeside at Århus Nærbane er en nyhed. Genåbningen af Hørning Station og nyanlægget af Viby J. ved Banedanmarks strækning lanceres som en konsekvens af "nærbaneforliget" og ikke som noget, der har været forudset og skitseret gennem de seneste 25 - 30 år.

Fremtidsmuligheder

På længere sigt bør der som minimum genåbnes standsningssteder i Thorsager og Risskov. Dette kræver dog, at strækningshastigheden forøges mellem Ryomgård og Grenå. Desuden skal der meget snart bygges en vejbro, som fører Grenåvej hen over Grenåbanen i Risskovområdet. Og endelig bør samkørslen med Odderbanen ske med ét selskab, så driften bliver rationel og uden "udligningskørsel".

På langt sigt er det oplagt, at udvide Nærbanen med en afgang til Tirstrup Lufthavn. En lufthavnsbane vil både være en effektiv forbindelse til lufthavnen og være en effektiv lokalbane fra de tætliggende byer langs sydkysten af Djursland til Århus. I samme projekt bør der bygges dobbeltspor mellem Århus H og Østbanetorvet, samt mellem Lystrup og Løgten. Dette vil forøge nærbanens kapacitet til det dobbelte, gøre køreplanen mere robust og dermed forbedre regulariteten betragteligt. Samdrift med Odderbanen og dobbeltspor "over havnen" vil mindske kapacitetsproblemerne på Århus H, så der ikke bliver behov for flere spor her de første mange år fremover.

Århus Nærbane 25 år - og hva' så?

Den eneste officielle omtale DSB er kommet med om Nærbanens jubilæum er et par korte artikler i medarbejderbladet "DSB i dag" sidst i juli. 4. august 2004 blev derfor en "DSB-dag" som de fleste

¹⁸ Se debatter på www.folketinget.dk

¹⁹ I 1977 afviste Århus Kommune kravet om VVM-undersøgelse, da der var tale om lokale tiltag og opgradering af bestående jernbaneinfrastruktur. Se: "Etablering af et nærbanesystem i Århus-området", bilag 4.

andre. Det står helt i modsætning til interessen under planlægningsarbejdet og i perioden efter indvielsen i 1979, men passer fint sammen med den nuværende DSB-ledelses fokusering på hurtige og hyppige tog mellem landsdelene og internationale aktiviteter. De forventede snarlige udliciteringer af resten af DSB's sidebaner har igen flyttet opmærksomheden væk fra sidebanedrift.

Litteratur

Nærbane-Århus (Den Grå)

DSB – Århus Kommune, December 1973

Nærbane-Århus (Den Røde)

Supplerende rapport

DSB - Århus Kommune, April 1974

Nærbane Århus - Hornslet (Den Hvide)

Supplerende rapport

DSB – Århus Kommune, Århus Amtskommune, Juni 1975

Nærbane - Århus - Hornslet (Den Gule)

DSB, Rosenholm Kommune - Århus Kommune, Marts 1976

Arnfred, Niels og Ole Jess Olsen

DSB skifter spor, Ledelse i en offentlig erhvervsvirksomhed

Blytmanns Forlag, København 1985, ISBN 87-87569-32-9

Christensen, Birger Arenholt med flere

Århus Nærbane, en analyse af rejsemønstret

BIND 1 og 2

Skrifter fra Geografisk Institut, GI-Nr 40, Århus Universitet, september 1980

DSB Plan 1990

Danske Statsbaner, Oktober 1975

DSB Designmanual

Danske Statsbaner, September 1974

DSB-bladet, Diverse årgange

Danske Statsbaner/DSB

Nielsen, Jens

DSB design/Danish Railway Design

Dansk Designråd, Maj 1984, ISBN 87-87385-16-3

Magistratens 5. afdeling

Etablering af et nærbanesystem i Århus-området.

Indstilling til Århus Byråd via magistraten

5. juli 1977.

Takstsamarbejde Rosenholm – Århus

Foreløbig udgave

Århus Sporveje, Uden årstal (Formentlig 1977)