

TRANSPORT- POLITISK OPLÆG 2020



DANSK JERNBANEFORBUNDS 55. KONGRES

DANSK JERNBANEFORBUND

SAMME
VI SKAL VIDERE

KONGRES 2020

Indhold

- 4 Vi skal videre - sammen!
- 4 De næste store projekter
- 7 Finansiering
- 9 Her og nu – alt det vi bør gøre i morgen
- 12 Fremtidens trafik: Afskaf myldretiden
- 12 Fremtidens sikkerhed
- 13 Fremtidens service
- 14 Fremtidens organisering
- 15 Noter



N

Vi skal videre – sammen!

Lad os starte med at slå et faktum fast: Den danske jernbane er langt bedre end sit rygte. Vist er meget materiel gammelt. Og vist er meget af infrastrukturen slidt. Men jernbanen leverer årligt små 300 millioner togrejser. Vi ruller 6,7 milliarder personkilometer med toget hvert år¹ – det svarer til 22 ture til solen t/r.

Langt de fleste rejser forløber flot og uden problemer. Det skyldes ikke mindst de mange dedikerede medarbejdere, som jernbanen lever højt på.

Men togtrafikken bløder i Danmark – både relativt i forhold til bilen og i helt konkrete passagertal. Kun takket være nye investeringer i Metro og Letbanen holdes det samlede passagertal oppe. Det kan vi ikke være tjent med. Jernbanen har nemlig svarene på mange af vores samfunds mest presserende udfordringer: Klima, miljø, trængsel, udvikling og sammenhæng. Derfor bør vi i fremtiden satse langt mere ambitiøst på jernbanen.

Kigger vi rundt omkring i Europa, så investeres der massivt i jernbanen i mange lande – også forholdsmæssigt langt mere end i Danmark². Det er kloge investeringer. Investeringer, der betaler sig. I vores nabolande stiger togtrafikken. Men Danmark sækker bagud. Det er dumt. Vi skal op i gear. Det skylder vi banen. Det skylder vi hinanden. Vi skal simpelthen videre – sammen!

Toget – derfor!

Jernbanen er et helt centralt element i den grønne omstilling. Der findes ganske enkelt ingen transportform, der kan måle sig med toget målt på CO₂-udledning, partikelforurening mm. pr. personkilometer – medmindre vi alle hopper op på cyklen. Derfor skal vi satse på jernbanen, hvis vi vil en grønnere fremtid.

Jernbanen skaber sammenhæng og udvikling. Udvikling i by- og landområder. Sammenhæng mellem arbejde og hjem. Sammenhæng mellem landsdele og mennesker

- Jernbanen reducerer trængslen. Jo mere bane, desto færre person- og lastbiler.
- Jernbanen sikrer alle adgang til transport – også dem, der ikke har råd til en bil.
- Jernbanen giver en mobilitet, der er guld værd på arbejdsmarkedet.
- Jernbanen forurener minimalt
- Jernbanen støjer ikke som de brede indfaldsveje til byerne.
- Jernbanen er sikker trafik.
- Jernbanen er ganske enkelt kernevelværd.

De næste store projekter...

Alle elsker de store dem: De store flotte nyanlæg, der markerer overgangen fra fortid til fremtid. De historiske monumenter, vi bygger i vores egen tid. Hvilken minister vil ikke gerne, stå skulder-ved-skulder med kongehuset og øvrighed mens den røde snor klippes?

Historien skræmmer dog: Enkelte af de store projekter er kørt helt i grøften med ufattelige ekstraregninger og store forsinkelser til følge. Det kan ingen være tjent med. Signalprogram og elektrificering af jernbanen er skræmmende eksempler. Og hvem har glemt IC4?



Vi må dog aldrig blive bange for at udvikle jernbanen. Vi skal dog lære af vores fejl. Vi skal blive klogere af de dyrt høstede erfaringer. Og så skal vi huske at glæde os over det, der faktisk er gået godt – f.eks. udvidelsen af Metroen.

Danmark skal ikke være trafikalt fremtidslaboratorium

Dansk Jernbaneforbund vil opfordre indtrængende til, at politikerne øjeblikkeligt mister al appetit på first-mover projekter: Danmark skal ikke være fremtidslaboratorium for de globale infrastrukturselskaber. Vi skal ikke være forsøgskaniner, når der skal udvikles helt nye trafikale løsninger. Vi skal satse på det sikre!

Dansk Jernbaneforbund opfordrer derfor politikerne til at droppe planerne om førerløse S-tog. Der findes ikke et førerløst togsystem noget sted i verden med S-banens hastighed, længde og sporomgivelser. De københavnske pendlere skal ikke kastes ud i et stor-skala-forsøg med en helt ny type førerløst tog, som skal opfindes stort set fra bunden. De danske skatteydere skal ikke holde hånden under nyudviklingen af en helt ny type førerløse pendlerbaner. Faktisk er S-banen i dag en af verdens bedste bybaner. Hvorfor dog bytte den sikre succes med et skrivebordsprojekt fyldt med usikkerheder og faldgruber?

Dansk Jernbaneforbund opfordrer samtidig politikerne til endeligt at begrave alle planer om førerløse BRT-busser som afløser for lokal- og regionalbaner i Danmark. Der findes ikke busser, der førerløst kan transportere mange mennesker over store afstande med over 100 km/t. Der findes heller ikke anlæg, der kan rumme et sådant fremtidskøretøj. Og det skal ikke være danskerne, der betaler med vores skatte kroner og tålmodighed for udviklingen af den papirtiger.

Signalprogrammet og elektrificeringen skal i mål

Tiden er ikke til at søsætte en række nye projekter på banen. Nu skal vi koncentrere os om at styre signalprogram og elektrificering i mål. Det lyder måske lidt kedeligt – men det er klogt.

De to projekter løber op i næsten 40 milliarder kroner og vil løfte jernbanen enormt. Men de er meget omfattende og indbyrdes afhængige. Hver gang et nyt projekt lanceres, mangedobler det kompleksiteten. Derfor. Lad os trække vejret dybt ned i maven.

Vi skal passe på det, vi har

”Der er et stort efterslæb på vedligeholdelse af såvel tog som skinner (...) Det er bydende nødvendigt, at man opprioriterer vedligehold over de næste 10 år”. Ordene er fra vores trafikpolitiske oplæg i 2016. Der er ikke blevet lyttet, og derfor er ordene desværre endnu mere aktuelle nu end de var for 4 år siden.

Det er altid sjovere at bygge nyt end at vedligeholde det gamle. Men det er næppe klogt at glemme vedligehold. Dyrt bliver det helt sikkert. Det har transportministeriets ”servicetjek” af jernbanen desværre tydeligt understreget. Det efterslæb skal indhentes. Jo længere vi venter, desto dyrere bliver det. Derfor er ordren faktisk ret klar: Sæt i gang!

Styrk landsdelstrafikken: Byg skinner over Kattegat

Et stort projekt er dog sat i søen: En Kattegatforbindelse presser sig på. Det er dog stadig ikke afgjort, om der skal være skinner på Kattegat. Dansk Jernbaneforbund er dog ikke i tvivl:

Aarhus-København 1 time. København-Ålborg 2 timer. Med skinner på Kattegatforbindelse vil toget i mange sammenhænge blive både bilen og flyet langt overlegen. Fordelene ved en Kattegatforbindelse med skinner er derfor mange og de er store. En Kattegatforbindelse med skinner er en investering i fremtiden, der vil række langt ud over vores egen tid. Det vil være en gave til både os, vores børn og børnebørn.

Danmark vil blive bundet markant tættere sammen med store økonomiske fordele til følge.

En Kattegatforbindelse vil give en væsentligt bidrag til en reduktion af CO₂ udledningen fra transporten.

Alene en tur med færgerne på Molslinjen udleder i dag mere end 18 gange mere CO₂, end samme tur med lyntoget³. Der udledes lige så meget CO₂ som, hvis man tager et jettfly.

Men en Kattegatforbindelse med skinner kan ikke blot betale sig. Den vil være en forbedring i mange mennesker hverdag. Skinner over Kattegat vil ganske enkelt give livskvalitet og livsglæde for utrolig mange mennesker. Værdier, der er svære at gøre op i penge, men som også bør indgå, når politikerne skal planlægge fremtidens samfund.

Togfonden og fremtidens trafikpolitik

Det politiske flertal bag togfonden er væk. Det er en kendsgerning. Opgaven er derfor at samle et nyt bredt flertal bag en langsigtet plan for den trafikale videreudvikling af Danmark. En Kattegatforbindelse med skinner kan gøre enkelte af Togfondsprojekterne mindre presserende. For Dansk Jernbaneforbund er det vigtigste, at der skabes politisk ro og bred opbakning til fremtidens toginvesteringer.

Finansiering

Jernbaneprojekter er store investeringer, der kræver meget kapital. Det er en udfordring, men ikke en umulighed at overkomme.

Grønne investeringer

Et sted at hente kapital er såkaldte grønne obligationer: Staten udsteder grønne obligationer, som investorer kan købe. Staten låner pengene til en lav rente. Investorerne er sikret en lav risiko og ved, at deres penge går til grønne og bæredygtige tiltag. Endelig sikres, at investorerne kan efterkomme kundernes ønsker om ansvarlige og bæredygtige investeringer.

Grønne obligationer bruges allerede rundt om i verden. Senest har Holland hurtigt rejst 45 milliarder kroner til grønne projekter. Også danske investorer har købt de hollandske grønne obligationer.



Øget afgift på sort transport

Hvis vi for alvor mener noget med grøn opstilling i transporten, så må vi indrette vores infrastruktur, så den understøtter de grønne valg. Der er mange steder at sætte ind. Dansk Jernbaneforbund vil gerne pege på to oplagte steder, hvor man via afgifter, kan gøre den sorte trafik dyrere og samtidig generere et provenu til de grønne tog.

Afgifter på fjernbusser

Det er blevet en god forretning for en række busselskaber at skumme fløde i landsdelstrafikken. Billige fjernbusser er sat ind på de populære ruter. DSB har brødt taget kampen op med blandt andet Orange-billetter. Men skal konkurrencen være fair, så bør der også tages hensyn til, at DSB skal løfte en række forpligtelser, som busselskaberne ikke har. Derfor bør der indføres en "fair konkurrence"-afgift på fjernbusser. Provenuet skal gå til at styrke den grønne togtrafik.

CO2-afgift på hurtigfærger

En tur med Molslinjen udleder lige så meget CO2 som turen med flyver. Det er helt ufatteligt mængder energi, der kræves, når den 1400 tons store færge skal flyve over vandet med næsten 80 km/t. Der fosser 21.000 liter vand i sekundet gennem hver af skibets fire jetturbiner. Det er vand nok til at fylde en olympisk svømmehal på 30 sekunder eller 336.000 fadølsglas på et enkelt sekund. Det er lige så imponerende, som det er klimamæssigt vanvittigt.

Prisen på den fornøjelse bør i langt højere grad afspejle klimabelastningen. Derfor bør hurtigfærgerne betale en langt højere CO2-afgift. Jo før, desto bedre – Kom-bar-do!

Højere afgift på lastbiler

Lastbilerne slider enormt på vores vejnet. Én enkelt lastbil belaster faktisk vejen mere end 15.000 personbiler, selvom den "kun" vejer 10 gange mere end en Golf⁵. Samtidig er lastbiltrafikken i voldsom vækst – særligt udenlandske lastbiler med underbetalte chauffører fra det tidligere Øst- og Centraleu-



ropa. Det gør intet godt for nogen. Lad os via afgiftssystemet få flyttet noget af lastbilernes godstransport til banen. Det vil både begrænse trængslen, støjen og miljøbelastningen fra godstranporten.

Her og nu – alt det, vi bør gøre i morgen

Jernbaneprojekter tager traditionelt tid - lang tid. Sådan behøver det dog ikke at være. Der findes en række jernbaneprojekter, som på kort sigt kan gavne jernbanen og den grønne omstilling.

Vi skal udvikle jernbane med kendt teknologi og løsninger, der kan virke i praksis inden for en kort tidshorizont og med mindre økonomisk usikkerhed. Gode eksempler på det modsatte er Signalprojektet og førerløse S-tog.

Forbedring af Kystbanen

Kystbanen har stor samfundsmæssigt værdi. Desværre har Kystbanen i flere år været plaget af forsinkelser. Det skal der derfor gøres noget ved nu.

Der findes allerede en stribe konkrete forslag til forbedringer og optimering af banen, som blot kræver, at politikerne slår til. Forslag, der med et relativt kort tidsperspektiv kan forbedre regulariteten og køreplanen med sigte på at gøre toget mere attraktivt. Der mangler blot politiske vilje til at komme i gang
Direkte tog Helsingør – Kastrup

Kystbanen er en vigtig livsnerve for erhvervslivet og til at bringe de mange erhvervsfolk fra virksomheder langs kysten direkte til Kastrup Lufthavn og videre ud i verden.

Den nuværende direkte forbindelse til lufthavnen skal derfor bevares. Men som de politiske beslutninger ligger nu, vil det desværre ikke være muligt efter 2021.

Dansk Jernbaneforbund har fremlagt et gennemarbejdet køreplansforslag, som vi med glæde stiller til rådighed for en god løsning. Det kan lade sig gøre, hvis man vil.

Styrk godstransporten - sænk infrastrukturen

Hver lastbil slider 10 - 40.000 gange mere på det danske vejnet end en personbil og skaber trængsel på motorvejsnettet. Ikke mindst i transittrafikken gennem Danmark støjer og forurener. Et godstog kan erstatte mere end 50 lastbiler. Dagligt kører der hundredvis af lastbiler gennem Danmark, der i stort omfang kunne erstattes af godstog.

Godsoperatører i Danmark er i dag stærkt udfordret af høje afgifter. Afgifter, der skævvrider konkurrencen med gummihjulene. Infrastrukturen bør derfor sænkes markant eller helt fjernes. Finansieringen af dette kan ske ved højere afgifter for vejtransport.

Styrk godstransporten - bedre infrastruktur

Infrastrukturen til godstransporten halter. Flere steder er det småting, der står i vejen for at flytte enorme mængder gods fra lastbiler til bane. I Hirtshals står f.eks. en nybygget godsterminal stort set tom. Man kan ikke enes om køreplaner mm. Det betyder, at banen går glip af en godsmængde, der kræver 12.500 lastbiler transportere om året. Hirtshals er desværre ikke det eneste eksempel. Også i andre dele af landet står småting i vejen for at udnytte skinner til godstransport. Det kan være et sporskifte eller andet. Hvis vi for alvor skal drive mere gods over på skinner, så kræver det, at man går systematisk til værks fra centralt hold. Transportministeriet kan f.eks. nedsætte en hurtigarbejdende kommission, der kortlægger barriererne for godstransport. Man vil for få penge og med enkle midler kunne flytte store mængder gods over på banen.

Fornyelse af spor på lokalbaner

Flere lokalbaner lider under manglende vedligeholdelse. Det har medført en lang række forringelser for kunderne med længere køretider, ringere komfort og færre sædeudbud.

Nu skal der sættes fokus på at renovere skinnerne på lokalbanerne. Det skal ske ved straks at få udarbejdet en renoveringsplan med udgangspunkt i sporenes tilstand og den kundemængde, som banen betjener.

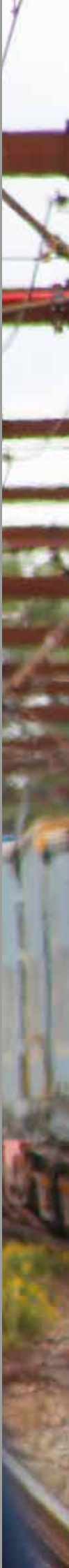
På sigt bør staten overtage ansvaret som infrastrukturforvalter på alle baner i Danmark. Det vil samle ekspertisen og kræfterne. Danmark er for lille til andet.

Fornyelse af overkørsler

Usikre overkørsler uden bomme og vejsignaler forårsager hvert år mange ulykker og desværre også dødsfald. I 2009 blev der udarbejdet en samlet plan, der skulle sikre, at problemet var løst i 2018. Planen er dog blevet forsinket ad flere omgange – senest har signalprogrammet skudt afslutningen mange år frem i tiden. Det kan vi ikke være tilfredse med. Der må laves en plan for, hvordan de sidste overkørsler kan blive sikret/lukket inden for den nærmeste fremtid.

Gennemførelse af elektrificering af hovednettet

Der skal sættes fokus på at få gennemført den sidste del af elektrificeringen, så hovednettet er klar til brug, når DSB modtager nyt togmateriel. Der er endnu ikke afsat midler til at færdiggøre alle hovedstrækningerne. De penge skal findes, så Danmark kan opnå den fulde CO2-effekt ved elektrificeringen. Planerne om at aflyse elektrificeringen mellem Holbæk og Kalundborg bør f.eks. hurtigst muligt begraves. Vi får brug for en elektrificeret bane, når der skal køre tog over Kattø.





Fokus på renovering af materiel

Der er brug for optimeret vedligeholdelse af togmateriellet med større lagerkapacitet af sliddele på værkstederne og incitament til at fastholde håndværkerne. Herved kan værkstedstiden nedbringes, og materiellet udnyttes bedre.

Fremtidens trafik: Afskaf myldretiden

Som følge af Corona-krisen skal myldretider undgås, og arbejdspladser skal finde nye måder at arbejde på. Samtidig mangler jernbanen kapacitet, hvis flere skal benytte den kollektiv transport og mere gods skal transporteres med jernbane. De nødvendige udbygninger af jernbanenettet vil tage tid. Derfor skal man søge at opnå størst mulig udnyttelse af det nuværende jernbanenet og togmateriel. Såfremt antallet af passagerer spredes mere ligeligt hen over driftsdøgnet, vil det også give en bedre udnyttelse af togmateriellet, der i dag er dimensioneret ud fra myldretiderne.

Dansk Jernbaneforbund foreslår derfor, at der nedsættes en kommission, der skal undersøge, hvordan vi kan sprede trafikken ud over døgnet. Vi får brug for det og vi vil kunne hente et stort spring i kapaciteten. Men kun lommeuld kommer af sig selv, og derfor skal der fra politisk hold satses – hvis vi vil denne forandring. Danmark har her chancen for at blive et foregangsland.

Hvad skal det koste at pendle?

Det giver ingen mening, at sænke priserne markant eller diskutere gratis kollektiv trafik før kapaciteten kan følge med. Men hvis den fornødne kapacitet er til stede, så vil det også være muligt at gøre brug af offentlig trafik helt eller delvis gratis for pendlere. Samfundsøkonomisk vil der være en lang række fordele – trængslen på motor-og landeveje vil kunne sænkes markant med reduktion i ventetid på vejene, og store gevinster for miljø og klima vil kunne hentes. Endvidere vil hele administrationen og koordinering af billetafgifter mellem de enkelte transportselskaber kunne bortfalde, og indsatsen i tog, metro og bus kunne koncentreres om, at personalet yder service over for kunderne og sikrer en behagelig rejse.

For at komme i gang vil det derfor være en god idé at prøve konceptet af – og hvorfor ikke gøre det på strækninger, hvor der i dag er mange, som hver dag skal pendle til København og andre metropoler. Forsøg med gratis offentlig transport kunne derfor med fordel blive iværksat på regionalbanerne: Nordvestbanen, Sydbanen, Svendborgbanen og Aarhus - Fredericia.

Fremtidens sikkerhed

Uddannelse er sikkerhed

Jernbanen er suverænt den sikreste transportform. Og den danske jernbane er derudover blandt de sikreste i verden. Vi er ikke nået dertil ved et tilfælde. Det skyldes blandt andet, at vi har prioriteret uddannelse. Det skal vi også gøre i fremtiden.

Jernbaneuddannelser er i høj grad sikkerhedsuddannelser. Derfor må der ikke slækkes på uddannelserne. Hvis vi svækker optagelseskrav, vilkår under uddannelse, uddannelsens længde eller indhold, så svækker vi i virkeligheden

sikkerheden på banen.

Dansk Jernbaneforbund står vagt om sikkerheden - og derfor står Dansk Jernbaneforbund vagt om uddannelserne. Både nu og i fremtiden.

Læren fra Storebæltulykken

Den tragiske ulykke på Storebælt i 2019 viste med alt tydelighed værdien af uddannet personale. Ombord på toget, blev der handlet resolut, men også lokomotivføreren på ulykkestoget reddede mange menneskeliv ved at sænke farten til mindre end det tilladte. Omvendt viste ulykken også konsekvenser af en manglende sikkerhedskultur hos det involverede godsselskab. Det er ganske enkelt uacceptabelt.

EUD for togklargørere er et flot skidt fremad

Dansk Jernbaneforbund hilser med stor glæde velkommen, at stationsbetjent nu er en anerkendt erhvervsuddannelse (EUD). Det vil kvalificere og certificere arbejde ved jernbanen, og dermed tiltrække flere til banen. Samtidig vil uddannelsen være med til at højne sikkerheden.

Pas på vores mentale sundhed

Sikkerhed handler dog ikke alene om passagerer. Sikkerhed handler også om medarbejdere. Gennem de seneste år har vi oplevet en stigning i arbejdsskader, der skyldes psykiske mén. Mén vores medlemmer pådrager sig, alene fordi de passer deres arbejde.

Det handler om togpersonalet, der oplever konsekvenserne af en faldende respekt for autoriteter. Det handler om lokomotivførere, der må leve med konsekvenserne af chancebilister, sporbøbere og mennesker, der vælger at afslutte livet foran et tog.

Der skal sættes ind på to fronter:

Vi skal for det første sikre, at de ydre rammer i stadig større grad forebygges. Det handler om indretning af spor og overkørsler. Og det handler om, at togpersonale ikke skal rydde op efter halve løsninger i forhold til f.eks. afviste asylansøgere.

Men derudover skal vi også arbejde med folks forståelse for, at der er et menneske bag uniformen. Et menneske med krav på respekt og fair behandling. På samme måde skal folk have en større respekt for toget – også for deres egen skyld: Et tog bremser ikke bare eller svinger udenom.

Fremtidens service

Mange pendlere og andre daglige rejsende har en travl hverdag. Hvis tiden i toget kan anvendes mere optimalt, kan toget gøre det lettere at få hverdagen til at hænge sammen.

Dansk Jernbaneforbund arbejder derfor på et idékatalog, som omfatter muligheder for at gøre passagerernes hverdag mindre belastet:

- Indkøb - dagligvarer bestilles over nettet og leveres til kundens endestation.
- Frisør - mulighed for at blive klippet og få sat hår under togrejsen.



- Mødekupéer – mulighed for at afholde møder undervejs i toget.
- Forplejning - forplejning bestilles inden afrejsen på DSB's hjemmeside eller via rejseplanen.dk og leveres til kunden umiddelbart efter afgang.
- Fitness - findes allerede i andre lande

Fremtidens organisering

Der skrives mange og lange bøger om, hvordan produktion bedst organiseres – også produktion af togrejser. Dansk Jernbaneforbund er ikke ideologisk forlovet med én form for organisering. Men vi mener, at snusfornuften i højere grad bør råde, end tilfældet er i dag.

Er Danmark stort nok til mange operatører? Eller har trafikken en størrelse, hvor den reelt er et "naturligt monopol". Fakta er i hvert fald, at når der udbydes togtrafik i f.eks. Storbritannien, så udbydes den i klumper, der er samme størrelse som hele den danske trafik tilsammen. Og erfaringerne fra Storbritannien kan alligevel diskuteres?

Omvendt kan Dansk Jernbaneforbund konstatere, at Arrivas indtog på det danske togmarked ikke har været en katastrofe for hverken arbejdsvilkår eller passagerne. Vi har som faglig organisation et fint samarbejde med Arriva, og Arriva huser gode tog-arbejdspladser.

Alligevel vil Dansk Jernbaneforbund godt advare mod, at vi fortsætter ud ad udliciteringsvejen. Vi tror ikke på, at det giver gevinst. Ambitionerne om udlicitering virker da også i langt højere grad drevet af ideologi end af fakta. Kan det sandsynliggøres, at de private driver jernbane bedre end staten? Dansk Jernbaneforbund har stadig til gode at se det bevist.

Stod det til Dansk Jernbaneforbund var der ét selskab i Danmark. Et selskab, der drev trafikken og forvaltede infrastrukturen. Det kendes fra andre europæiske lande og fungerer i f.eks. Tyskland, Frankrig og Spanien. Herved vil man få en mere entydig ansvarsplacering, og eksempelvis DSB og Banedanmark ville ikke kunne kaste ansvaret over på hinanden, som det sker i dag i en lang række tilfælde. Er det en organisering, der løser alle problemer? Så langt fra. et godt skridt fremad for at få en bedre drevet jernbane.

Jernbane er kritisk infrastruktur. Derfor er det en statslig opgave at sikre togtrafikken.



Noter

- 1) Danmarks Statistik
- 2) Tyskland investerer små 650 milliarder i deres jernbane over de kommende 10 år. I Sverige er planlagt investeringer for små 500 milliarder, mens man i England vil bygge højhastighedsbane for 1.000 milliarder kroner.
- 3) En person i en bil med Molslinjen udleder 145 kg CO₂ på turen Aarhus-København. Samme tur udleder 8 kg CO₂ med Lyntoget. Beregning: Transportministeriets TEMA-model i Magasinet Råstof.
- 4) www.molslinjen.dk.
- 5) Ingeniøren 2008.

*DANSK
JERNBANEFORBUND*

