

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@trafikstyrelsen.dk



Dato 26-11-2012

Sagsbehandler Peter Hermansen

Peter.Hermansen@ru.rm.dk

Tel. +45 7841 1819

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Region Midtjyllands høringssvar over Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027 (Foreløbigt høringssvar).

Region Midtjylland har modtaget Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027 i høring.

Det skal bemærkes, at Region Midtjyllands høringssvar behandles i Regionsrådet den 19. december 2012. Der fremsendes derfor i første omgang et foreløbigt høringssvar med forbehold for Regionsrådets endelige godkendelse.

I henhold til Lov om trafikkselskaber, skal der mindst hvert fjerde år udarbejdes en statslig trafikplan. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Statens trafikplan danner udgangspunkt for de trafikplaner, trafikkselskaberne ligeledes hvert fjerde år skal udarbejde for den lokale og regionale kollektive trafik. Formålet med trafikplanerne er at sikre en god sammenhæng i den kollektive trafik.

Region Midtjyllands og de 19 kommuners forslag til prioriteringer.

Region Midtjylland og de 19 kommuner i den midtjyske region er i november 2012 blevet enige om forslag til prioriteringer af statslige investeringer i infrastruktur, der bygger videre på parternes indspil til infrastrukturkommissionen i 2007. Heri har jernbaneinvesteringer høj prioritet, i erkendelse af at jernbanerne spiller en vigtig rolle, hvis det skal lykkes at få størstedelen af trafikstigningen over i den kollektive trafik. Med hensyn til jernbaneinvesteringer prioriterer regionen og kommunerne:

- En fast Kattegatforbindelse til hurtigtog og biler

- Letbane i Aarhus-området
- Elektrificering af jernbanen mellem Fredericia og Aalborg
- Opgradering af regionalbanerne
- Ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus

Prioriteringerne er udarbejdet som et indspil til de strategiske analyser for Østjylland og til trafikforhandlingerne mellem forligspartierne i Folketinget i 2013.

Region Midtjyllands bemærkninger til Statens trafikplan

Overordnet tages der i Trafikplanen udgangspunkt i målsætningerne fra aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Det skal bidrage til at reducere transportsektorens CO₂-udledning.

Det nævnes i trafikplanen, at der i aftalen om "En grøn transportpolitik" er iværksat to strategiske analyser af fremtidens trafikale udfordringer og de langsigtede løsningsmuligheder. Analyserne har særligt fokus på Hovedstadsområdet og Østjylland. På baneområdet er forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark et centralt tema. Disse emner har naturligvis Region Midtjyllands interesse.

Trafikplanens udpegning af fremtidens banesystem i Jylland og målsætningen om den såkaldte timemodel, samt den udtrykte forventning om at udpege knudepunkter med skiftemuligheder har også Region Midtjyllands særlige opmærksomhed.

Herud over har Region Midtjylland bemærkninger til mere specifikke tiltag og oplysninger i trafikplanen, der vedrører Region Midtjylland, samt endelig generelle bemærkninger til præsentation i tabeller, figurer og tekst.

Øst-Vestforbindelser og Timemodellen

Region Midtjylland noterer sig som nævnt, at forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark er et centralt tema i forhold til trafikplanen. Samtidig fremgår det flere steder, at timemodellen for så vidt angår strækningen Odense – Aarhus ikke kan realiseres indenfor trafikplanens tidshorisont (2027).

Det er velkendt, at det er Region Midtjyllands opfattelse, at en brugerbetalt fast Kattegatforbindelse, der vil muliggøre en transporttid på 1 time med tog mellem Østjylland og Hovedstaden, er den fremtidssikrede løsning for Øst-vestforbindelserne. Herved vil den

foreslåede (3-) Timemodel kunne opstrammes væsentlig, således at hovedstaden vil blive forbundet med landets 2. og 3. største byer indenfor 1 time og med 4.- 5.- 6.- 7.- 8.- 9.- og 10. største by indenfor 2 timer.

Med hensyn til timeplanen er det på kortere sigt efter Region Midtjyllands opfattelse en væsentlig forbedring at opgradering Hobro-Aalborg (2018) vil kunne reducere rejsetiden Aarhus-Aalborg til lidt over 1 time og at rejsetiden med lyntog København-Odense forventes reduceret til 1 time.

Tilsvarende har Region Midtjylland ingen bemærkninger til den beskrevne betjeningsmodel, hvor timemodellen forventes påbegyndt implementeret på hovedbanen København - Aalborg imellem 2017 og 2022 med 2 lyntog i timedrift, som undervejs kun standser i Odense, Aarhus og Randers, når der derudover etableres en anden linje København-Aarhus, som også standser i Vejle, Fredericia og Horsens.

Region Midtjylland noterer sig, at det fremgår, at det ikke er muligt at få Herning integreret i Timemodellen med mindre der foretages betydelige nyanlæg udenom bl.a. Grejsdalen. Omfanget af disse nyanlæg er ikke nærmere beskrevet.

Køreplanlægning baseret på knudepunktstankegang

I trafikplanen lanceres knudepunktstankegangen som et kommende grundprincip for køreplanlægningen. Et knudepunkt er på jernbanen defineret ved, at flere tog fra begge retninger mødes i ca. samme minuttal, så der er mulighed for omstigninger til mange destinationer, også med bus. Det fremgår at inspirationen er hentet fra Svejts.

Herning er nævnt som knudepunkt i timemodellen. Det fremgår imidlertid ikke, om det er muligt at gøre Herning til knudepunkt i timemodellen med en rimelig frekvens uden at der udover ny bane mellem Silkeborg og Aarhus, også investeres i ny infrastruktur udenom Grejsdalen.

Viborg er tillige nævnt som knudepunkt på Struer – Langåbanen. Banen er i 2012 blevet opgraderet, hvilket angives at have medført køretidsforbedringer på 7-8 minutter mellem Langå og Struer og 17-18 minutter i modsat retning.

Viborg som knudepunkt, hvor togene i begge retninger krydser hinanden, vil ifølge trafikplanen give optimale omstigningsmuligheder til de lokale og regionale busruter. Imidlertid fremgår det også, at opgraderingen ikke understøtter, at der etableres en egentlig halvtimedrift Aarhus-Viborg. På grund af krydsningsstationernes

placering mellem Langå og Viborg bliver der tale om en afstand mellem togene på skiftevis 20 og 40 minutter”.

Umiddelbart vurderer Region Midtjylland, at dette ikke er foreneligt med knudepunktstanken, med mindre der foretages yderligere investeringer i infrastrukturen, der mere markant sænker rejsetiden mellem Aarhus og bl.a. Viborg, Skive og Struer.

Det fremgår ikke, at der er planer eller overvejelser om yderligere infrastrukturopgraderinger mellem Aarhus og Viborg – Skive – Struer.

Endvidere savner Region Midtjylland oplyst, hvornår de i 2012 indvundne køretidsforbedringer vil blive udmøntet i køreplanerne mellem Aarhus og eksempelvis Viborg.

Bortset fra disse konkrete bemærkninger er Region Midtjylland grundlæggende positiv over for ideen med knudepunkter hvor man kan skifte mellem busser og tog i faste minuttal.

Knudepunktstankegangen bør dog ikke betyde forringelser i antallet af direkte IC-togforbindelser til / fra København.

Konkret efterlyser Region Midtjylland flere direkte IC-togforbindelser uden skift til/fra København på pendler/erhvervssegne tidspunkter fra bl.a. Viborg og Skive på Struer-Langåbanen, end de nuværende 2 afgang formiddag og aften.

Konkrete projekter der har relevans for Region Midtjylland

Letbanens etape 1 i Aarhusområdet, hvor anlægsprocessen er i fuld gang, er beskrevet i trafikplanen. Der savnes dog et par linjer om, at der fra december 2012 er etableret samdrift på Odder- og Grenaabanen. Derudover vil Region Midtjylland gøre opmærksom på, at der aktuelt er forberedende arbejder i gang med henblik på igangsætning af VVM-redegørelse for næste etape af letbanen i Aarhus-området. Visionen er at få etableret et effektivt kollektivt trafiknet, der sikrer gode og direkte forbindelser mellem nabokommunerne og de største rejsemål i Aarhus. Letbanen skal sammen med de øvrige baner udgøre grundstammen i den østjyske kollektive trafiknet med fingre fra Aarhus til byer i Østjylland. Arbejdet med og visionerne for de videre udbygningsetaper for letbanen i Aarhus-området bør omtales i trafikplanen.

Det fremgår, at en ny station i Gødstrup ved det nye hospital forventes etableret i 2016, og betjent på en måde, der sikrer, at både Herning og Holstebro fortsat vil være knudepunkter med gode omstigningsmuligheder til andre tog og busser. Det fremgår

endvidere at det vil være muligt at betjene Gødstrup med direkte tog fra og til Aarhus.

Region Midtjylland skal understrege vigtigheden af at fastholde tidsplanen, så stationen er operationsdygtig ved hospitalets indvielse i 2016.

Region Midtjylland noterer sig, at en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg er nævnt blandt de undersøgte projekter. Det er regionens opfattelse, at en ny direkte baneforbindelse vil betyde en attraktiv og tidssvarende rejsemulighed på strækningen Herning – Silkeborg – Aarhus, der er pendlertung i begge retninger.

Region Midtjylland noterer sig planerne om at ny-strukturere regionaltrafikken i Østjylland, og vurderer umiddelbart at planlægningsarbejdet kan påbegyndes uafhængigt af endelig afklaring om Øst-vestforbindelserne. Region Midtjylland finder det vigtigt, at fjerntogene også fremover betjener de større byer, f.eks. Horsens og Skanderborg, med en rimelig frekvens.

Region Midtjylland ser gerne at der lægges større vægt på sammenhængen mellem bus- og togtrafikken. I det indledende statusafsnit understreges betydningen af sammenhængende kollektiv trafik, men efterfølgende savnes mere konkrete initiativer for udvikling af sammenhængen mellem bus- og togrejser.

Region Midtjylland følger nøje de planlagte initiativer på Vestsjælland og i Nordjylland, hvor de regionale trafikkselskaber via privatbanerne gives mere indflydelse på planlægning og drift af regionaltogene. Tilsvarende forventer Region Midtjylland positive synergiefter mellem tog og bus efter letbanens etablering i 2012. Bl.a. på Djursland.

Det er Region Midtjyllands opfattelse, at øget regional planlægningskompetence for regionaltogdriften vil være gunstig for sammenhængen mellem bus- og tog, og bidrage til at styrke den samlede kollektive trafik.

Generelle bemærkninger til præsentation i tabeller, figurer og tekst

Region Midtjylland finder overordnet, at trafikplanen er omfattende og velskrevet med højt detaljeringsniveau og mange uddybende forklaringer.

Region Midtjylland har imidlertid bemærket tilfælde, hvor en anden præsentation af faktuelle oplysninger i tabeller, figurer og tekst måske ville kunne give anledning til ændrede eller udvidede konklusioner. Nedenfor er givet eksempler herpå.

Tabel 3 på side 17. Der savnes en kolonne der viser gennemsnitlige rejselængder, (ved division af "transportarbejde" med "passagerer"). Oplysning om rejselængder for de forskellige landsdele ville vise, at der godt nok er ca. halvt så mange passagerer Vest for Storebælt, som Øst for Storebælt, men at disse i til gengæld i gennemsnit rejser mere end halvanden gang så langt. (57 km. mod 35 km.).

I forhold til at opfylde målsætningen om at 50% af trafikvæksten skal ske i den kollektive trafik er det værd at notere sig, at nye passagerer i Vestdanmark, alt andet lige bidrager 1½ gang mere til målopfyldelsen end i Østdanmark. Den meget markante vækst i togrejser, specielt i Østjylland, understreger at potentialet for vækst er højt Vest for Storebælt.

Desuden bør de gennemsnitlig længere rejser i Vestdanmark foranledige krav om indsættelse af mere komfortabelt togmateriel på de udliciterede strækninger i Jylland. De nuværende tog er acceptable for rejser op til 45-60 min., men ikke attraktive med henblik på at tiltrække nye passagerer til rejser af længere varighed.

Tabel 10 og tabel 11 på side 49, må opfattes som primære tabeller i afsnittet om "Passagerudviklingen frem til i dag. I tabellerne burde "Intern Østjylland" fremgå særskilt som en del af "Vestdanmark" på samme måde som "Intern S-tog" er fremhævet som en del af "Østdanmark". Når det giver mening at fremhæve "Intern Østjylland", skyldes det, at udviklingen i transportarbejde og passagertal har været omkring 80% i angivne periode fra 1995 til 2010.

Udviklingen i Østjylland har dermed været mere end dobbelt så stor som i såvel Østdanmark og Vestdanmark. Det er Region Midtjyllands opfattelse at den markante vækst bør fremhæves, og at det understreger behovet for en styrket prioritering af togudbudet i Østjylland.

Tabel 32 og 33 på side 61. Viser stor forventet vækst i trafikken via Femernforbindelsen, efter at denne er etableret. Region Midtjylland har ingen bemærkninger hertil.

Derimod er det påfaldende, at der i prognosen for trafik over den dansk-tyske landegrænse overhovedet ingen vækst er i 17-års perioden fra 2010 til 2027 for trafik til/fra Vestdanmark, på trods af markant befolkningsudvikling i Østjylland og i Aarhus-området i særdeleshed, samt tiltag i såvel Schleswig-Holstein som i de jyske regioner.

Figur 48 på side 70. Det er generelt misvisende at sammenstille regional- og fjerntog. Specielt i Vestdanmark hvor der på de

udliciterede strækninger er markant forskel på komfort og togkvalitet på regionaltog sammenholdt med IC/IClyn-fjerntog og de længere regionaltogstrækninger på Øst for Storebælt.

Venlig hilsen