

Region Midtjylland

Høring af statens Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018

Bilag

til Regionsrådets møde
den 24. september 2008

Punkt nr. 7

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

Statens Trafikplan 2008-2018

Trafikstyrelsen har sendt første udgave af Trafikplan 2008-2018 for jernbanen i høring hos trafiksekskaber, kommuner og regioner med henblik på kommentarer inden endelig udgivelse senere på året.

Midttrafiks bestyrelse har den 20. juni 2008 behandlet trafikplanen med henblik på fremsendelse af høringssvar. Region Midtjylland er bekendt med høringssvaret fra Midttrafik. Region Midtjylland er enig i Midttrafiks særdeles vigtige og relevante bemærkninger og kan fuldt ud tilslutte sig høringssvaret fra Midttrafik i sin helhed.

Generelle bemærkninger

Region Midtjylland mener overordnet set, at trafikplanen mere har karakter af en statusbeskrivelse end en egentlig plan. En beskrivelse af den eksisterende togbetjening, de trafikale sammenhænge og samarbejder samt beregning af det mest hensigtsmæssige trafikomfang ved hjælp af en trafikeringsmodel, er for så vidt udmærket, men der savnes en beskrivelse af visioner, mål og initiativer for udviklingen af statens servicetrafik på jernbane.

Blandt Infrastrukturkommissionens hovedopgaver var at komme med forslag, der kan styrke grundlaget for de statslige investeringsbeslutninger på transportområdet. Det er Region Midtjyllands opfattelse, at Trafikplanen bør forholde sig til Infrastrukturkommissionens anbefalinger og komme med et bud på initiativer, der kan effektivisere og fremme brugen af den offentlige servicetrafik.

Vi står overfor store udfordringer på transportområdet. Trafikmængden forventes at stige markant i de kommende år samtidig med, at CO₂-udledningen ønskes reduceret. Stigende trængsel er en hindring for vækst og udvikling og trængsel har miljømæssige omkostninger. I den sammenhæng nævner regeringen ofte, at investeringer i mere effektiv og moderne kollektiv trafik er en blandt flere løsninger på disse udfordringer. Denne holdning samt beskrivelse af indsatsområder til styrkelse af den kollektive trafik bør fremgå af en statslig trafikplan.

Dato 08.09.2008

Sagsbehandler: Per T. Holm

Tel. +45 87285175

Per.Holm@ru.rm.dk

Sagsnr. 1-30-75-2-07

Side 1/3

Regeringen har meddelt, at den, i forlængelse af infrastrukturkommissionens betænkning, i løbet af efteråret vil udarbejde en investeringsplan på infrastrukturuområdet. Statens oplæg til fremtidige investeringer på baneområdet bør indarbejdes i den statslige trafikplan.

Region Midtjyllands anbefalinger til staten

Region Midtjyllands vision for den kollektive trafik – som er beskrevet i regionens regionale udviklingsplan – er, at de regionale ruter og lokale ruter sammen med togtrafikken fremstår som et samlet net, som løser borgernes behov for hurtig og effektiv transport.

I forhold til togtrafikken skal banebetjente byer i og uden for regionen forbindes med et moderne net af jernbaneforbindelser med attraktive og direkte forbindelser. Hurtige og komfortable togforbindelser i regionen, mod Nordjylland, hovedstaden samt Hamburg skal sikres af et opgraderet hovedbanenet.

Det er regionens anbefaling til staten, at det regionale jernbanenet styrkes med sporudretninger, stationsåbninger og flere dobbeltsporede strækninger. Ligeledes skal elektrificering af jernbanenettet udvides til flere strækninger.

Der skal etableres en letbane i Århusområdet med hyppige afgange, kombineret med nærbaner og regionalbaner, og der skal foretages en generel opgradering og modernisering af jernbanenettet.

En forudsætning for et velfungerende transportsystem er ligeledes moderne terminalforhold med gode faciliteter i og omkring busterminaler og togstationer. Det skal være hurtigt og let at skifte mellem busser og tog, god plads til biler og cykler, gode venteforhold, let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation.

Set i et længere perspektiv anbefaler Region Midtjylland etablering af en fast forbindelse over Kattegat til hurtigtog og biler. Kattegatforbindelsen skal kædes sammen med det øvrige jernbanenet, så der dannes en ringbane København-Kattegat-Århus-Odense-København. Ringbanen vil med hurtigtog i begge retninger være med til at sikre en rejsetid på under en time mellem landets tre største byer.

Konkrete bemærkninger

Infrastrukturkommissionen fremhæver i sin betænkning den stadig stigende trafik i Østjylland og behovet for en samlet strategi for den langsigtede by- og infrastrukturudvikling i og omkring den østjyske byregion.

I den sammenhæng er det overraskende, at trafikplanen lægger op til uændret eller reduceret togbetjening på de østjyske banestrækninger, når der forventes stor fremgang i antal rejser, jfr. figur 3.1 og figur 3.2.

I det hele taget må der stilles spørgsmålstejn ved trafikmodellens validitet og grundlag for konklusionerne i planen. Region Midtjylland har noteret sig, på baggrund af Trafikstyrelsens orienteringsmøde den 26. juni 2008, at styrelsen vil revurdere trafikmodellens resultater.

Set i lyset heraf finder Region Midtjylland det uheldigt, at trafikmodellen, som oplyst på orienteringsmødet, udgør grundlaget for udbudet af offentlig trafik i Midt- og Vestjylland.

Det nævnes i trafikplanen, at Herning har de længste korrespondancetider, jfr. side 67. Regionen finder, at tallene ikke tager højde for, at mange uddannelsessøgende om morgenen kan skifte direkte fra tog til busser, der kører til uddannelsesinstitutionerne.

Region Midtjylland skal i øvrigt bemærke en fejl i figur 3.3a, idet der i noten ikke er helt overensstemmelse mellem anførte farvemarkeringer og signaturforklaringen.

Endvidere skal gøres opmærksom på, jfr. side 70, at det er regionen som har bestillerrollen i forhold til regional kollektiv trafik og ikke kommunerne.

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Vedr. høring af Trafikplan for jernbanen, 2008-2018

Dato

12. september 2008

Midttrafik fremsender hermed bemærkninger til Trafikplan for Jernbanen 2008-2018 dækkende kommuner og Region Midtjylland.

Journalnummer

1-30-75-16-08

Generelt

Kontaktperson

Grethe Hassing

Midttrafik skal først og fremmest nævne, at forslaget til Trafikplan for Jernbanen ikke fremstår særligt ambitiøst på den kollektive trafiks vegne.

Denne første udgave byder ikke på nogle særlige perspektiver, som vi som trafikselskab kan lægge vores planer efter. Statens trafikplan skal danne grundstammen for de trafikplaner som trafikselskaberne er ved at udarbejde. Med manglende målsætninger og visioner er det vanskeligt at fastlægge videreføre principper og forhold, hvor de regionale og lokale busser skal matche planen for togtrafik.

Mail

gh@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 82 48

I følge Midttrafiks vurdering er der ikke entydig sammenhæng mellem trafikplanens fremskrivning af antal rejser og trafikeringsmodellens resultater for togbetjeningen.

Som hovedregel lægges der op til reduceringer på jyske strækninger, hvor der samtidig forudses betydelige stigninger i antallet af rejser. Eksempelvis vil trafikken på strækningen Århus – Vejle stige med over 40 %, men trafikeringsmodellen foreslår en "måske reduceret betjening". Det er betænkeligt, at trafikudviklingen og byudviklingen i dette område ikke tænkes ind i den kommende trafikbetjening.

Midttrafik mener, at der bør være fokus på den forventede udvikling af Byregion Østjylland, dvs. bybåndet Randers – Kolding, jf. Infrastrukturkommissionens betænkning. I Landsplanredegørelse 2006 er et af de overordnede mål at opnå en fælles vision for Østjyllands fremtidige udvikling omkring bosætning, erhvervsliv og infrastruktur. Miljøministeriets vision om byudvikling af Østjylland harmonerer ikke med Trafikstyrelsens planer om at reducere i antallet af rejser på østjyske jernbanestrækninger.

Yderligere blev der i tråd med Landsplanredegørelsen fra Infrastrukturkommissionens side lagt op til, at der for Østjylland igangsættes en meget bred langsigtet strategisk planlægnings- og investeringsindsats, der sikrer, at den fremtidige bymæssige og trafikale udvikling i området tænkes sammen.

I kommissionens rapport nævnes det endvidere, at "en sådan samlet strategi bør omfatte både individuel og kollektiv trafik, herunder fjern-togtrafikken, lokal- og regionaltogetforbindelser og bustrafikken. En væsentlig opgave er således allerede nu at undersøge mulighederne for at understøtte en effektiv kollektiv trafik i regionen."

I trafikplanen benytter Trafikstyrelsen en trafikeringsmodel til at beregne en samfundsmæssigt velbegrundet trafikbetjening. Det anføres, at der er tale om en første udgave af modellen, og at der skal tages forbehold for modellens resultater. Trafikeringsmodellen vurderer de enkelte delstrækninger isoleret. Det indgår ikke, at de enkelte tog-systemer løser vidt forskellige opgaver i den samlede trafikering. Dette er et område, hvor der efter Trafikstyrelsens eget udsagn skal ske forbedringer i modellen. Dette kan Midttrafik kun tilslutte sig.

Tankerne fra Infrastrukturkommissionen om øget betjening i det Østjyske bybånd med genåbning af flere stationer, som betjenes af nye standsende systemer håndteres derfor efter Midttrafiks opfattelse ikke hensigtsmæssigt i de foresimplede kapacitetsvurderinger i trafikeringsmodellen.

Specifikke strækninger

Ålborg-Århus-København

Det forekommer overraskende, at Statens trafikplan for jernbaner kommer ud med overvejelser om reduktion af trafikken på strækninger i Østjylland, som har meget kraftig vækst i passagertallet. Planen burde i stedet følge op på Infrastrukturkommissionens anbefalinger og se på stationsåbninger og alternative betjeningsmuligheder i Østjylland.

Midttrafik foreslår, at der arbejdes frem mod øget frekvens og hastighed på strækningen København - Århus

Gennem de seneste år er der åbnet stationer i Viby, Hørning og Hedensted. På hovedstrækningen kunne følgende stationer måske overvejes genåbnet mellem Randers og Vejle: Stevnstrup, Laurbjerg, Søften, Mundelstrup, Brabrand, Åby, Stilling og Hovedgård.

Letbane i Østjylland

Letbaneprojektet er beskrevet som et projekt, der planlægges undersøgt med henblik på at danne grundlag for en politisk beslutning. Det er beskrevet, at staten bidrager til undersøgelserne. Midttrafik finder, at Staten bør påtage sig at bidrage til etablering og finansiering af letbanen, som vil være en god løsning på den kollektive trafikering af området.

Grenåbanen/Letbanen

Det er nævnt, at Midttrafik undersøger mulighederne for at tilpasse Grenåbanen til letbanetrafik i Århus.

Trafikplanen konkluderer i øvrigt følgende om Grenå-banen:

- Der forventes en fremgang på mere end 40 % på antal rejser (2018)
- Banekapaciteten på strækningen Århus-Hornslet er ikke tilstrækkelig, og kapaciteten på strækningen Ryomgård-Grenå er fuldt udnyttet (2018)
- På strækningen Århus-Hornslet er der måske behov for øget betjening i myldretidstimer (2018)
- På strækningen Århus-Ryomgård er der behov for øget betjening i weekenddagtimer og aftentimer (2018)
- Der er på flere stationer behov for yderligere standsninger i weekend og aftentimer

Den positive passagerudvikling på Grenåbanen bør fremmes. Den nuværende transporttid Århus-Grenå er 72 minutter. Ved at indføre højere hastighed på strækningen Ryomgård-Grenå og ved at indføre gennemgående tog på strækningen Århus-Hornslet vil transporttiden kunne reduceres til 60 minutter. Dette vil gøre det væsentligt mere attraktivt for borgere på det østlige Djursland at pendle til Århus med jernbanen frem for at benytte private biler. Derved vil en endnu større del af rejserne, end modellen forudsiger, kunne ske med offentligt transportmiddel, og de overbelastede indfaldsveje til Århus kan aflastes.

Den aktuelle maksimale hastighed på 75 km/t på strækningen Ryomgård-Grenå bør opgraderes til mindst 100 km/t. Dette kan ske ved forholdsvis små anlægsarbejder (opretning af spor og sikring af overkørsler).

Kapaciteten på strækningen Århus-Hornslet kan øges ved anlæg af flere krydsningsspor og indsættelse af flere tog, idet en del af togene kan gøres gennemgående. Herved kan behovet for en øget kapacitet (som beskrevet af modellen) kombineres med kortere transporttid for de borgere på det østlige Djursland.

Odderbanen-Letbanen

Odderbanen er en del af letbaneprojektet i og strækningen tilpasses p.t. letbanedriften, hvilket bør fremgå af trafikplan for jernbanen 2008-2018

Århus-Skanderborg-Silkeborg-Herning-Holstebro-Ringkøbing

Der er også ifølge Trafikstyrelsen sandsynlighed for, at der i 2018 vil være kapacitetsmangel på strækningen Skanderborg - Århus og Skanderborg - Silkeborg. Kapaciteten på strækningen Ryomgård - Grenå, Herning - Silkeborg og Holstebro - Ringkøbing er fuldt udnyttet. Et kommende regionshospital ved Herning øger behovet for udbygning af kapacitet og togbetjening. Hvis disse kapacitetsproblemer skal imødegås, skal planlægningen af kapacitetsudvidelser begynde nu.

For strækningen Silkeborg – Skanderborg bør det som et alternativ til kapacitetsudvidelser overvejes at etablere en helt ny hurtig direkte regional-/letbanespor mellem Silkeborg og Århus. Denne nye forbindelse har også været behandlet i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde.

Under koordineret køreplanlægning bør Trafikstyrelsen give et bud på en mere konkret planlægningsproces, herunder tidsplan for statens trafik. Af planen fremgår, at det er kommunerne, der skal tage stilling til den regionale busbetjening. Det er ikke korrekt. Her er regionerne trafikløberne.

Standsning ved Funder kunne måske overvejes.

Århus-Langå-Viborg-Skive-Struer

Fra 2005 er frekvensen på strækningen Århus-Langå-Viborg øget fra timedrift til ½ timedrift. Arriva har oplyst, at der fra 2003 til 2007 har været en udvikling i passagertallene på 38 % på denne strækning. Erfaringsmæssigt tager det tid, før kunderne i fuldt omfang benytter ny kollektiv trafik. Denne udvikling indgår ikke i trafikeringsmodellen, som anviser, at strækningen måske skal reduceres. Trafikeringsmodellen bør bygge på de nyeste tal og vurderinger af tendenser fremover som følge heraf.

Der indgår ikke forslag om forbedring af togbetjeningen. Flere direkte tog til København fra Struer-Langå-banen vil forbedre kundernes rejsemuligheder.

Banen er enkeltsporet med de problemer, det giver. Enkelte steder er man nødt til at køre med nedsat fart på grund af uregulerede overkørsler.

Etablering af en fast forbindelse over Kattegat

I et længere perspektiv anbefales etablering af en fast forbindelse over Kattegat til hurtigtog og biler. Kattegatforbindelsen skal kædes sammen med det øvrige jernbanenet, så der dannes en ringbane København-Kattegat-Århus-Odense-København. Ringbanen vil med hurtigtog i begge retninger være med til at sikre en rejsetid på under en time mellem landets tre største byer.

Konkrete bemærkninger

Udover ovenstående generelle bemærkninger har Midttrafik desuden en del konkrete bemærkninger og spørgsmål til teksten i Statens Trafikplan.

Under igangværende baneprojekter nævnes, at indførelsen af det internationale sikkerhedssystem ERTMS 2 og den kapacitetsgevinst det vil medføre, ikke er medregnet. Da beslutningen om systemet forventes i efteråret, bør det allerede nu nævnes, hvor meget det evt. vil betyde for kapaciteten.

Side 8: Det synes modstridende, at der på den ene side indikeres et vist behov for øget trafik i Trekantsområdet, samtidig med at betjeningen synes for omfattende mellem Fredericia og Vejle.

Side 18: Strækningen Århus – Langå omtales som en delstrækning med en mærkbar fremgang i passagertrafikken. Men fremgangen er klart større mellem Århus og Vejle, der ikke nævnes.

Figur 3.1 og 3.2 a/b, side 34-37, hænger ikke sammen. F. eks. siger en fremskrivning af antallet af rejser frem til 2018, at der vil være en stigning på over 40 % mellem Århus og Vejle, medens trafikeringsmodellen anbefaler en "måske reduceret betjening" (se også bemærkning til side 8).

Side 51: Der bør fremgå, at Odderbanen er en del af letbanedriften på samme måde som Grenåbanen

Side 65: Andelen af omstigere bus/tog i Århus virker for høj i betragtning af antallet af busser ved hovedbanegården.

Figur 5.8, side 66: Ved Hjørring er der angivet signatur for X bus. Der kører ingen X busser i Hjørring. Til gengæld mangler både X busser og regionalbusser ved Frederikshavn og bybusser i Århus og Herning.

Side 69: Omtalen af Rejsekortet bør tilpasses de seneste vurderinger fra Rejsekort A/S.

Side 70: Regionernes rolle nævnes ikke i forbindelse med den regionale offentlige servicetrafik. I stedet omtales kommunerne, der ikke er bestillere af den regionale trafik.

Midttrafiks ønsker til Statens servicetrafik

Midttrafiks egen trafikplan kommer til at indeholde ønsker til Statens servicetrafik. Nogle af ønskerne vil bl.a. være:

- Midttrafik har en forventning om at blive inddraget i planlægning af såvel årlige køreplaner som udbud, herunder fastlæggelsen af såvel serviceniveau som konkrete afgangstider for at fremme en god sammenhæng mellem bus- og togtrafik.
- Togenes køretider – på strækningen Århus-Silkeborg-Herning kunne overvejes "lyntog" i myldretiden – f.eks. hvert andet tog som lyntog, hvert andet tog som standsende.
- Udbygning til dobbeltspor mellem Skanderborg, Silkeborg og Herning og opgradering af hastigheden mellem Silkeborg og Herning. Alternativt ny regional-/letbane mellem Silkeborg og Århus i stedet for dobbeltspor mellem Silkeborg og Skanderborg.
- Flere direkte tog til København fra Langå-Struerbanen. Frekvensen er i dag den samme som i 1963, - nemlig to daglige afgangse hver vej. Væsentlige trafikforbedringer som Storebæltsforbindelsen har dermed ikke haft den fulde virkning på denne strækning i form af flere direkte forbindelser. I DSB's oprindelige forslag til projekt "Gode tog til alle" var der lagt op til flere direkte tog. Dette indgik også i DSB's tilbud i forbindel-

se med udbuddet af de midtjyske jernbanestrækninger. Flere direkte tog til København kunne evt. gennemføres i form af flere gennemkørende tog - uden forøgelse af frekvensen. Hermed ville kunderne få en bedre service.

- Bedre forbindelser mellem Ringkøbing/Skjern og København. Uanset rejsevejen (via Esbjerg eller Herning) er der som hovedregel tale om lange ventetider ved skift mellem tog, - til trods for, at der i udbudsmaterialet for togtrafikken i Midt- og Vestjylland oprindeligt var krav om gode forbindelser i Herning. Der er meget kundekritik af nuværende ventetider.
- Kommunale ønsker til genetablering af standsningssteder samt etablering af nye standsningssteder: Sparkær, Rindsholm, Ravnstrup, Tange, Funder, Hovedgård, Hatting, Hansted, Rønbjerg, Søften, Laurbjerg, FASTERHOLT, KØLKÆR, Mundelstrup, Brand og Åby. Hertil kommer ønsker om flere stop ved Hedensted Station.
- Høringsfrister m.m. for ændringer i togkøreplaner, så ønsket om koordinering af buskørsel er tidsmæssig mulig, herunder også samtidig køreplansskift. Buskøreplanerne ændres ved udgangen af juni, medens togkøreplanerne ændres medio december. Busplanernes ændringstidspunkt er bl.a. fastlagt af hensyn til skolerne, der ændrer planer og til tider struktur i forbindelse med skolenedlæggelser, - netop i forbindelse med sommerferien. Tidligere havde også jernbanerne køreplansskifte om sommeren. Selv om skiftet i december er internationalt vedtaget mellem jernbaneselskaberne, bør det være muligt at foretage lokale tilpasninger på andre tider. Fx har Sverige flere køreplansskift i løbet af året.
- Der er behov for statslig (med)finansiering af projekter vedr. stationer, hvor kunderne skifter mellem bus og tog. Det er en forudsætning for et velfungerende transportsystem, at der er moderne terminalforhold med gode faciliteter i og omkring rutebilstationer og togstationer.
- Bussernes rolle som tilbringer til toget gør, at en forringelse af bustrafikken også har negative konsekvenser for togtrafikken. Der er derfor en fælles interesse i rimelige økonomiske rammer for den kollektive trafik.

Venlig hilsen
Midttrafik


Jens Erik Sørensen
direktør

*Kopi til:
Kommunerne i Region Midtjylland, Region Midtjylland, NT og Sydtrafik
og Danske Regioner*