

Region Midtjylland

Høring af statens Trafikplan for jernbanen 2008 - 2018

Bilag

**til Forretningsudvalgets
møde 2. september 2008**

Punkt nr. 2

Kommuner
Region Midtjylland

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
23. juni 2008

Journalnummer
1-30-75-16-08

Kontaktperson
Grethe Hassing

Mail
gh@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 82 48

Midttrafiks bestyrelse har den 20. juni 2008 behandlet Statens Trafikplan, som er sendt i høring ved trafikskaber, kommuner og regioner. Høringsfristen er 12. september 2008. Midttrafik påtager sig gerne den opgave at koordinere bemærkninger fra kommunerne og regionen. Midttrafik har lavet nedenstående foreløbige kommentarer til trafikplanen. Svaret vil blive forelagt Midttrafiks bestyrelse på møde den 12. september, hvorfor Midttrafik gerne vil have evt. bemærkninger og forslag fra kommunerne og regionen

senest 27. august.

Vi vil gerne høre, om kommunerne/regionen tilslutter sig Midttrafiks svar eller fremsender eget svar, som vi om i givet fald gerne vil vedlægge vores svar. Vi vil naturligvis også gerne have kommentarer, som opkvalificerer nedenstående udkast.

UDKAST TIL SVAR:

Generelle bemærkninger

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 f.eks. bør være fokus på den forventede udvikling af Byregion Østjylland, dvs. bybåndet Randers – Kolding, jf. Infrastrukturkommissionens betænkning.

Fra Infrastrukturkommissionens side blev der 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 fjerntogstrafikken, lokal- og regionaltogetforbindelser og bustrafikken. En væsentlig opgave er således allerede nu at undersøge mulighederne for at understøtte en effektiv kollektiv trafik i regionen."

Trafikeringsmodellen vurderer de enkelte delstrækninger isoleret. Det indgår ikke, at de enkelte togsystemer løser vidt forskellige opgaver i den samlede trafikering. Dette er et område, hvor der efter Trafikstyrelsens eget udsagn skal ske forbedringer i modellen. 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 forsimplede kapacitetsvurderinger i trafikeringsmodellen.

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.

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.

Det er nævnt, at Midttrafik undersøger mulighederne for at tilpasse Grenaabanen til letbanetrafik i Århus. Trafikstyrelsen vurderer i øvrigt, at der vil være manglende kapacitet på Grenaabanen mellem Århus og Hornslet i 2018 p.g.a. trafikudviklingen. Den positive passagerudvikling på Grenaabanen bør fremmes yderligere ved opgradering af hastigheden mellem Ryomgård og Grenaa til minimum 100 km/t fra de nuværende 75 km/t.

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 - Grenaa, Herning - Silkeborg og Holstebro - Ringkøbing er fuldt udnyttet. 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

trafikkøberne.

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: Hvordan forklares det, 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 13: Der omtales "rigtige" jernbaner og godsbaner. Der findes også noget, der hedder "restbaner", altså strækninger uden kørsel, men hvor sporene stadig ligger ubenyttet hen. Diskussionen om kørsel mellem Tønder og Tinglev, f. eks., lever stadig. Både danske og tyske interesser er inde over "projektet".

Side 15: Under øvrig trafik nævnes de private baneselskaber, der kører godstrafik. Siden den 4. januar i år er også det svenske Hector Rail kommet på banen (er ikke nævnt). De regner med daglig trafik og har fra starten afgivet ordre på 10 stk. el-lokomotiver, som skal transitere Danmark fra Øresundsbroen til Padborg, altså hen over de i forvejen tættest trafikerede strækninger. Der er endvidere givet option på yderligere 10 lokomotiver.

Side 18: Strækningen Århus – Langå omtales som en delstrækning med en mærkbar fremgang i passagertrafikken. Men fremgangen er altså 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 65: Andelen af omstigere bus/tog i Århus virker umiddelbart 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. Heller ikke bybusser i Århus er vist.

Figur 5.9, side 68: Urealistisk at angive omstigningstider mellem bus og tog under 2 min. ved flere af de nævnte stationer, bl. a. Århus, Randers og København H. Heller ikke realistisk at anvende max. overgangstider på op til to timer. Det er der ingen, der rejser efter, og det kan evt. give for høje gennemsnitsværdier.

Side 69: Rejsekortet kan vist godt drosles lidt ned, og i hvert skal der ikke sættes årstal på implementeringen. 2009 er nævnt, og det er ikke korrekt.

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.
- 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-Struer-banen. Frekvensen er i dag den samme som i 1963, - nemlig to daglige afgange 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 forbindelse med udbuddet af de midtjyske jernbanestrækninger. Som bekendt fik DSB ikke kørslen. 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, der som nævnt tilmed er i strid med udbudsmaterialet.
- Kommunale ønsker til etablering af nye standsningssteder
- Høringsfrister m.m. for ændringer i togkøreplaner, så ønsket tilpasning 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 svenskerne flere køreplansskift i løbet af året.

Venlig hilsen

UDKAST

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K.

Statens Trafikplan 2008-2018

Trafikstyrelsen har sendt første udgave af Trafikplan 2008-2018 for jernbanen i høring hos trafikselskaber, 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 og skal indledningsvis overfor Trafikstyrelsen tilkendegive tilslutning til indholdet i dette.

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.

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 afgang, 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.