

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 trafikselskaber, 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 reduktioner 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 foresimplede 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