

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

info@tbst.dk



Høringssvar på Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Dato 28-02-2018

Sagsbehandler:

Hanne-Marie Sieg Sørensen

Hanne-Marie.Soerensen@RU.RM.DK

Tel. +4578411816

Sagsnr. 1-30-75-3-12

Region Midtjylland har modtaget høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og afgiver hermed høringssvar.

Allerførst skal Region Midtjylland beklage, at realiseringen af dele af Togfonden er udskudt i forhold til den oprindelige plan, samtidig med at det er usikkert om fase 2 overhovedet bliver realiseret.

Side 1

Den østjyske længdebane

Togfondsprojekterne vil give et stort løft til den kollektive trafik i Region Midtjylland og i hele Danmark. Derfor er det godt, at strækningen fra Fredericia til Aalborg elektrificeres og opgraderes, inkl. Aarhus H. Det er et skridt på vejen til at få hurtigere tog på den østjyske længdebane. Men hvis timemodellen skal blive en realitet, er det også vigtigt at bygge en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, sammen med andre nødvendige projekter mellem Aarhus og Odense.

Disse projekter er imidlertid ikke tilstrækkelige, hvis den fulde effekt af Togfonden skal opnås og komme hele den midtjyske region til gavn. Det er vigtigt, at der til den østjyske bane er gode opkoblinger og hurtige forbindelser til resten af regionen. Ellers risikeres en skævvridning af regionen, hvor der er gode forbindelser i øst, men dårlige forbindelser i resten af regionen.

Vejle-Struer

Region Midtjylland beklager, at elektrificeringen af banen Vejle-Struer er udskudt på ubestemt tid. Region Midtjylland anbefaler, at den

oprindelige plan for elektrificering af strækningen Vejle-Struer opretholdes.

I trafikplanen lægges op til, at langt de fleste direkte tog fra København til Struer skal udgå i 2022. Trafikplanen foreslår ligeledes, at fjerntogsbetjeningen af strækningen Vejle-Struer helt ophører i 2027, og at strækningen herefter udelukkende betjenes med regionaltog. Der argumenteres med, at en fuld adskillelse mellem fjerntog og regionaltog forventes at give en bedre punktlighed, uden at rejsetiden øges. Hertil bemærker Region Midtjylland, at det kun gælder for lokale rejsende på strækningen Vejle-Struer, mens passagerer, som skal opnå forbindelse med fjerntoget, vil lide under evt. forsinkelser. Region Midtjylland finder det meget utilfredsstillende, at de direkte tog København-Odense-Vejle-Herning-Holstebro-Struer udfases. Alene de tre sidstnævnte byer har et befolkningsunderlag på knap 100.000. Region Midtjylland anbefaler derfor, at der opretholdes samme antal daglige direkte fjerntogsforbindelser som i dag, uanset om strækningen Vejle-Struer elektrificeres.

Aarhus-Silkeborg

Region Midtjylland lægger ligeledes stor vægt på, at der bygges en ny elektrificeret dobbeltsporet jernbane mellem Silkeborg og Aarhus, evt. dobbeltsporet Aarhus-Galten og enkeltsporet Galten-Silkeborg. Det vil skabe hurtige forbindelser mellem Aarhus, Silkeborg og Herning og muliggøre et nyt knudepunkt i Aarhus Vest ved Brabrand. Desuden vil der frigøres plads på strækningen mellem Skanderborg og Aarhus, hvor der kan indsættes flere nærbanetog, f.eks. i kvartersdrift.

Et samlet elektrificeret hovednet

Region Midtjylland anbefaler et udvidet elektrificeret hovednet i regionen, som foruden Fredericia-Aalborg og Vejle-Struer også består af en ny elektrificeret bane mellem Aarhus og Silkeborg med elektrificering videre til Herning. Det vil muliggøre, at der kan køre miljøvenlige elektriske tog ikke blot på strækningerne Fredericia-Aalborg og Vejle-Struer, men også på strækningen Aarhus-Herning-Holstebro-Struer med betjening af regionshospitalet i Gødstrup.

Opgradering af regionalbanerne

Den endnu usikre fase 2 af Togfonden indeholder også opgradering af de regionale jernbaner, som er en væsentlig forudsætning for, at der kan opnås hurtige og effektive forbindelser til og fra den østjyske

længdebane og internt i regionen. Opgraderingen af de regionale baner bør bestå af etablering af længere krydsningsstationer, nedlæggelse af overkørsler, sporudretning samt endelig en shunt syd om Langå. Strækningen mellem Herning og Holstebro skal opgraderes, så der kan køre flere tog i timen, bl.a. med dobbeltspor ved Gødstrup (er besluttet VVM-undersøgt). Disse opgraderinger skal følges op af afstemning af køreplaner, så ventetiden ved skift minimeres. Ligeledes mener Region Midtjylland, at de nuværende direkte tog København-Aarhus-Langå-Struer skal bevares.

Region Midtjylland lægger vægt på, at de her nævnte projekter ikke udskydes og kommer med i Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 (ikke blot VVM-undersøges).

En fast Kattegatforbindelse

Region Midtjylland ser en fast Kattegatforbindelse som nødvendig for at skabe et sammenhængende Danmark med kun én times transporttid med tog mellem Danmarks to største byer Aarhus og København. Region Midtjylland finder samtidig, at trafiktallene i den strategiske analyse fra 2015 er sat alt for lavt. Som eksempel herpå havde trafiktallene over Storebælt allerede i 2017 passeret det niveau, som den strategiske analyse havde beregnet til 2030. Det haster derfor med at få revideret den strategiske analyse med mere realistiske trafiktal, ligesom det er nødvendigt at se på de anslåede anlægsudgifter og realrenten. Region Midtjylland er fortsat af den opfattelse, at den faste Kattegatforbindelse vil kunne etableres uden statsligt tilskud.

Letbanen

I afsnittet om Aarhus Letbane bør ligesom ved andre projekter indsættes en grøn boks om, at Forligskredsen bag "Bedre og billigere offentlig transport" har afsat midler til en VVM-undersøgelse af Aarhus Letbanes etape 2, som både består af en linjeføring mellem Aarhus Ø og Brabrand samt en letbane mellem Lisbjerg og Hinnerup. I aftalen er der også afsat penge til undersøgelse af en ny terminal i Brabrand.

Materielstandard og Signalprogram

I den DSB-betjente regionaltogstrafik, bl.a. på Sjælland, forudsættes anvendt tog med op til 160 km/t i trafikplanperioden. I regionaltogstrafikken i Midt- og Vestjylland forudsættes imidlertid kun

anvendt samme togmateriel som hidtil med maksimal hastighed på 120 km/t.

Set i lyset af at Banedanmark har hastighedsopgraderet en lang række midt- og vestjyske banestrækninger, er det utilfredsstillende, at disse opgraderinger ikke kommer de midt- og vestjyske passagerer til gode i form af hurtigere tog.

Endvidere vil man ikke kunne få det fulde udbytte af det nye signalprogram på bl.a. strækningen Skanderborg-Aarhus-Langå, fordi midt- og vestjyske regionaltog ikke kan køre mere end 120 km i timen.



Side 4

Med venlig hilsen

Anders Kühnau
Regionsrådsformand