

Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Hørings svar

Trafikstyrelsen har den 9. marts 2023 sendt udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2023 i høring. Høringsfristen udløb den 10. maj 2023. Dette notat er opdateret den 5. oktober 2023 med senere indkomne høringssvar.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra følgende interessenter:

- 1. Kommuner**
- 2. Regioner**
- 3. Trafikselskaber**
- 4. Øvrige myndigheder og selskaber**
- 5. Borgere og interesseorganisationer**

Kommuner	Dokument nr.
Assens Kommune	1
Billund Kommune	2
Brønderslev Kommune	3
Dragør Kommune	4,5
Esbjerg Kommune	6
Favrskov Kommune	7
Faxe Kommune	8
Fredensborg Kommune	9
Frederiksberg Kommune	10
Frederikshavn Kommune	3
Frederikssund Kommune	11
Faaborg-Midtfyn Kommune	1
Halsnæs Kommune	12
Helsingør Kommune	13
Herning Kommune	14
Hillerød Kommune	15
Hjørring Kommune	16 samt 1
Holbæk Kommune	17
Holstebro kommune	18A samt 14
Horsens Kommune	18B
Hørsholm Kommune	19

Kommuner	Dokument nr.
Ikast-Brande kommune	14
Jammerbugt Kommune	3
Kalundborg Kommune	20
Kerteminde Kommune	1
Kolding Kommune	21
Københavns Kommune	22
Køge Kommune	23
Langeland Kommune	1
Lejre Kommune	24
Lemvig kommune	14
Lolland Kommune	25
Lyngby-Taarbæk Kommune	26
Læsø Kommune	3
Mariagerfjord Kommune	3
Middelfart Kommune	1
Morsø Kommune	3
Norddjurs Kommune	27
Nordfyns Kommune	1
Nyborg Kommune	1
Næstved Kommune	28
Odense Kommune	1
Randers Kommune	29
Rebild Kommune	30 samt 3
Ringkøbing-Skjern kommune	14
Ringsted Kommune	31
Roskilde Kommune	32
Silkeborg Kommune	33
Skanderborg Kommune	34, 35
Skive kommune	36 samt 14
Solrød Kommune	37
Struer kommune	14
Svendborg Kommune	1
Sønderborg Kommune	38
Thisted Kommune	1
Tønder Kommune	39
Varde Kommune	6
Vejle Kommune	40
Vesthimmerlands Kommune	3
Viborg Kommune	41
Vordingborg Kommune	42
Ærø Kommune	1
Aabenraa Kommune	43
Aalborg Kommune	3
Aarhus Kommune	44

Regioner	Dokument nr.
Region Hovedstaden	45
Region Midtjylland	46
Region Nordjylland	3
Region Sjælland	47
Region Syddanmark	48
Trafikselskaber	Dokument nr.
Midttrafik	49
Movia	50
Nordjyllands Trafikselskab	3
Sydtrafik	51
Øvrige myndigheder og selskaber	Dokument nr.
Banedanmark	52, 53
DB Cargo Scandinavia A/S	54
DSB	55
Hirtshals Havn	56
Lokaltog	50
Metroselskabet og Hovedstadens Letbane	57A, 57B
Nordjyske Jernbaner	3
Trafikverket	58
Aarhus Letbane	59
Interesseorganisationer og borgere	Dokument nr.
Bo Christiansen, pendlerrepræsentant Lille Syd	60
Bussiness Region North	61
Dansk Banegods	62
Dansk Handicapforbund	63
Dansk Jernbaneforbund	64
Dansk Persontransport	65
Foreningen Vestfyntoget	66
IDA Rail	67, 68
Michael Madsen	69
Passagerpuls	70
Passagerrådet for region Nordjylland	71
Rådet for bæredygtig trafik	72
Thomas Aalstrup Rasmussen	73
Stefan Seidler, parlamentsmedlem Den Tyske Forbunds dag (SSW)	74

Til Trafikstyrelsen - info@trafikstyrelsen.dk

Sagsnr.: 2021-017676

Odense den 11. maj 2023

Høringsvar til høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Byregion Fyn kvitterer hermed på vegne af de ti fynske kommuner for muligheden for at afgive høringssvar til **Trafikplan for den statslige jernbane 2023**.

Byregion Fyn har noteret sig, at det i planen lægges op til, at regionaltoget København - Slagelse forlænges til Odense. I 2027 vil der således køre op til 6 tog i timen mellem Odense og København og Odense vil styrkes som et centralt knudepunkt på jernbanen.

Dette bakker de fynske kommuner fuldt op om, da det anerkender og understøtter vigtigheden og nødvendigheden af en stærk togbetjening imellem Fyn og Sjælland for udviklingen af Fyn og Vestsjælland.

Byregion Fyn vil samtidig gøre opmærksom på, at etableringen af den nye jernbane over Vestfyn, samt etableringen af Femern Bælt frigiver kapacitet på den eksisterende jernbanelinje på Vestfyn.

Denne frigivne kapacitet bør sættes i spil til at etablere en markant bedre togbetjening af Vestfyn, samt skabe forbindelse til Fredericia – Vejle og til Kolding.

Vi vurderer, at der kan etableres en togbetjening af stationerne på Vestfyn hver 30. minut i begge retninger med faste minuttal. Med en sådan togbetjening af Vestfyn, vil der være et stort potentiale for flere togpassagerer, da den nuværende togbetjening ikke er attraktive for pendlere.

En bedre togbetjening af Vestfyn vil ligeledes understøtte en stærkere tilknytning til Sjælland ved en forlængelse af regionaltoget København – Slagelse.

Byregion Fyn finder også, at det er en klar fordel for togbetjeningen af Svendborgbanen, at der lægges op til batteritog. Udover at batteritogene er hurtigere end de nuværende dieseltog, udleder de mindre CO2 og reducerer udledningen af partikler fra togdriften, hvilket er en afgørende brik i den grønne omstilling.

Byregion Fyn er naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående eller for øvrige spørgsmål.

På vegne af de ti fynske kommuner.

Bedste hilsner

Louise Hansen

Chef for Byregion Fyn og Interessevaretagelse



Erhvervshus
FYN

Byregion **FYN** 

Mobil [+4521318910](tel:+4521318910)
E-mail louh@erhvervshusfyn.dk

Erhvervshus Fyn • Munkebjergvænget 1 • 5230 Odense M
Hovednr. [70 23 55 15](tel:70235515) • CVR nr. 34206228

Besøg Erhvervshus Fyn på www.ehfyn.dk eller [LinkedIn](#)

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V



Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Dato: 10-05-2023

Det er med stor ærgrelse, at Billund Kommune har måttet konstatere, at en togbetjening af kommunen er udeladt i den kommende trafikplan.

Trafik, Park & Natur
Jordan Rundt 1
7200 Grindsted

Billund Kommune ønsker, at den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen mellem Trekantområdets 7 hovedbyer, så den kan være med til at fremme bosætning og erhverv samt spille en rolle i den grønne omstilling. Kommunen betjenes kun af busforbindelser, hvilket betyder, at rejsetiderne er lange. Selv med en rejsetid på 60-90 minutter kommer man ikke langt.

Tlf. 7972 7200
www.billund.dk

Sagsnr.:
23/4346

Togbetjeningen i store dele af Sydjylland er forholdsvis tynd, og i Billund Kommune er den, som nævnt, slet ikke eksisterende, og det på trods af at Danmarks næststørste lufthavn er placeret i kommunen, og strækningen imellem Vejle og Billund er en af områdets største pendlerstrækninger, hvor der hver dag pendler mere end 3.200. Med store turistattraktioner som bl.a. Legoland, Lalandia og LEGO House kan Billund, Børnenes Hovedstad, på turisttal måle sig med nogle af de helt store byer i Europa, hvilket også findes særdeles relevant at nævne i denne sammenhæng.

Har du brug for at sende fortrolige eller følsomme oplysninger til os, skal du gøre det med Digital Post. Du kan læse mere om Digital Post på: billund.dk/borger/digital-post

Med en togforbindelse mellem Billund og Vejle vil den kollektive trafik kunne opnå konkurrencedygtige rejsetider og dermed være en reel medspiller i opnåelsen af en bæredygtig og robust trafik infrastruktur i Trekantområdet. En infrastruktur, der også vil rykke et større areal af Danmark tættere på resten af verden mht. rejsetid.

Med venlig hilsen

Simon Nicolajsen Jørgensen
Formand for Teknik-, Plan- og Kulturudvalget



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

27-04-2023

HØRINGSSVAR VEDR. TRAFIKPLAN FOR DEN STATSIGE JERNBANE 2023

Dette høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2023 er et fælles høringssvar afgivet af Frederikshavn Kommune, Hjørring Kommune, Brønderslev Kommune, Rebild Kommune, Mariagerfjord Kommune, Vesthimmerlands Kommune, Thisted Kommune, Jammerbugt Kommune, Læsø Kommune, Morsø Kommune, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Nordjyske Jernbaner og Nordjyllands Trafikselskab. Høringssvaret er godkendt af Kontaktudvalget d. 21. april 2023.

Hjørring Kommune fremsender herudover eget høringssvar.

Alle parter har med interesse læst høringsudgaven og er i fællesskab blevet enige om at fremsende dette høringssvar.

I Nordjylland er regionaltogtrafikken inde i en positiv udvikling efter overtagelsen af strækningen Skørping – Frederikshavn, med stigning i antal passagerer, høj regularitet og høj kundetilfredshed. Fra nordjysk side arbejder vi hele tiden med at udvikle og forbedre produktet, så toget bliver anvendt af endnu flere nordjyder og besøgende. Når vi kigger på passagertallet, så er antallet af passagerer højere end før Corona, og vi regner med at fortsætte passagerstigningen i årene fremover. Nordjylland er derfor et eksempel på, at der også vest for Storebælt, er dele af regionaltogtrafikken, der er i vækst.

Elektrificering af hele hovedbanestrækningen i Nordjylland, helt til Frederikshavn

Med planen er det angivet, at strækningen Fredericia – Aalborg Lufthavn elektrificeres, mens der skal indføres batteritog på strækningen Lindholm – Frederikshavn. Den aftale Region Nordjylland har med Transportministeriet, om udførelse af regionaltogtrafikken mellem Skørping og Frederikshavn, løber indtil videre til 2030, hvorefter den fremtidige betjening af Nordjylland skal aftales på ny. Fra nordjysk side forventes det, at DSB efterfølgende genoptager InterCity afgang fra Frederikshavn til København, medmindre andet aftales mellem parterne. Det er derfor en forudsætning, at strækningen til Frederikshavn elektrificeres. Alternativt bør det fremgå, hvordan Staten forventer at betjene Frederikshavn med IC-tog, når DSB fremadrettet anvender ellokomotiver på hovedstrækningerne.



I planen er det derudover beskrevet, at DSB modtager el-togsæt fra medio 2025 til indsættelse i fjerntogstrafikken. Planen bør forholde sig til hvordan fjerntogstrafikken påvirkes, indtil hele strækningen fra Fredericia til Aalborg Lufthavn er elektrificeret. Vil der fortsat være gennemkørende tog fra Aalborg til København uden skift, eller vil dette indebære skift i Fredericia.

Godstransport til og fra Nordjylland

Med en satsning udelukkende på transportkorridoren over Femern, mindsker Trafikplanen muligheden for at udvikle det potentiale, der er for godstransport fra det nordvestlige Skandinavien. Det vestlige Norge er udfordret på, at Oslo udgør en flaskehals ift. godstransport. Derfor giver den sydlige region i Norge, gennem EU-projektet "Grønn Jyllandskorridor", et udtryk for at de i højere grad ønsker at gøre brug af den transportkorridor, der går gennem henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn Havn og videre ud i Europa. Aalborg Havn benytter allerede strækningen igennem Jylland til gods.

Den manglende fokusering i Trafikplanen på potentialet for en godstransportkorridor gennem Nord- og Midtjylland tydeliggør ligeledes en manglende national understøtning af Frederikshavn og Hirtshals Havn, som EU godkendte TEN-T havne. Derudover har EU-kommissionen foreslået at strækningerne inkluderes i Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor. Afsnittet omkring godskorridoren over Sjælland skal derfor suppleres med korridoren op gennem Jylland.

Frederikshavn Havn arbejder på at reetablere skinner fra Frederikshavn Station til Frederikshavn Havn af hensyn til transport af gods, der understøtter Jyllandskorridoren og det kommende Recycling City.

Batteritog

Udviklingen af batteridrevne tog går stærkt og ladetiderne er reduceret, samtidigt med at der er løsninger, hvor opladning af batteritog foregår mens toget er i bevægelse. Det er derfor vigtigt, at den kommende trafikplan tager højde for infrastrukturforudsætningerne for etableringen af en batteridrevet strækning i Nordjylland, samt at der ses på hvordan overgangen fra elektrificerede strækninger og batteritog kan fungere i driften med forskellige typer materiel. I Nordjylland er det vigtigt, at trafikken igennem Aalborg fra Skagen til Skørping kan fastholdes.

Recycling City i Frederikshavn

Frederikshavn Kommune har sat en samlet planlægning i gang for Recycling City vest for Frederikshavn i tilknytning til jernbanen:

- Der forventes at være stort behov for pendling af arbejdskraft til Recycling City
- Der kan være behov for at undersøge muligheden for at etablere en ny station
- Der kan være behov for igen at betjene Hjørring og Frederikshavn med nogle fjerntog (DSB IC Lyn)
- På ny station kan der være behov for at der sker omladning fra vej til skinner

Recycling City skal også anvendes som site for produktion af vedvarende energi, herunder biogas. Planen er, at den producerede biogas skal opgraderes, så gassen bliver rensset for CO₂, og sammen med grøn vindmøllestrøm, brugt i et PTX-anlæg til produktion af grønne brændsler til den tunge transportsektor, herunder den maritime sektor og flytransport. Her vil der også være stort behov for at kunne transportere tungt gods i form af biomasse og færdigaffinerede grønne brændsler til og fra Recycling City.

En batteridrevet togforbindelse vil give store logistiske udfordringer, herunder forsyningssikkerhedsmæssige udfordringer, for Frederikshavn Kommunes vision for Recycling City Frederikshavn.



I en overgangsperiode, frem til en elektrificering af strækningen Lindholm – Frederikshavn, er det interessant at arbejde med batteritog. Fra nordjysk side vil vi gerne deltage i analysearbejdet af, hvordan ladeinfrastruktur kan udrulles og hvordan planlægningen af driften påvirkes. I arbejdet skal sammenhængen til både DSB's fjerntrafik, godstrafik og lokalbanerne belyses.

Forlængelse af regionaltogskørsel til Hobro og standsningsmønster i Himmerland

Region Nordjylland, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner og Transportministeriet har i fællesskab igangsat en analyse vedr. forlængelse af regionaltogskørslen til Hobro. Udover at undersøge grundlaget for regionaltog til Hobro, belyser analysen også det fremtidige standsningsmønster i Himmerland.

Howdan standsningsmønstret for IC og IC-Lyn i Himmerland skal være, bør derfor afvente dette arbejde og den efterfølgende dialog med kommunerne.

Bedre koordinering af sporarbejder for at modvirke negative passagereffekter

Trafikplanen sætter naturligt fokus på jernbanens passagerudvikling, der har været ramt af samfundsudviklingen, Corona og en række sporarbejder. Noget af det vigtigste for at få passagererne tilbage, er at man som kunde kan regne med, at toget kører, og at det kører til tiden. Fra nordjysk side oplever vi, at planlægningen af sporarbejder ikke altid tager højde for konsekvenserne for passagererne. Senest er perronhævnningen af Brønderslev Station udskudt ét år fra 2024 til 2025, hvilket betyder at passagererne to år i træk vil opleve længere perioder uden togkørsel mellem Aalborg og Hjørring, da strækningen i 2024 også er lukket pga. udrulningen af det nye signalsystem. Dette modvirker direkte muligheden for at fastholde og tiltrække flere passagerer til togene. Hertil kommer de direkte ekstraudgifter til togbuskørsel i perioderne.

Thybanen

Thybanen er en vigtig del af den kollektive trafik i Thisted Kommune der, sammen med busserne, sikrer transport til og fra arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter for mange borgere. Fokus bør derfor være på hvordan man fortsat kan udvikle togstrækningen med en mere stabil drift, flere afgang samt sikrer en koordinering af afgangene med fx uddannelsesstederne. Thybanen skaber derudover forbindelser til resten af Danmark, og det er derfor vigtigt, at der er fokus på gode forbindelser videre fra Struer enten med direkte afgang eller attraktive korrespondancer.

Nordjylland skal kobles på nattogssystemet

Planen forholder sig til et nyt europæisk trafiknet for nattog med direkte forbindelser primært fra København via Femern Forbindelsen. Planen forholder sig ikke til, hvordan man kobler Nordjylland op på nattogsnettet. Vi ser gerne at trafikplanen indeholder visioner om, hvordan resten af Danmark kobles på med korresponderende linjer/afgange.



Mobilitetsplaner

Ud over Trafikselskabernes mobilitetsplaner arbejder bl.a. Region Nordjylland også med en overordnet mobilitetsplan "Masterplan for Nordjylland – fælles om bæredygtig mobilitet", der sætter visionen for bl.a. den kollektive trafik og knudepunkter.

Aalborg Kommune åbner, som beskrevet i trafikplanen, Danmarks første BRT-linje kaldet "Plusbus" i Aalborg i efteråret 2023, med en stærk kobling til Aalborg Station fra både det vestlige og østlige Aalborg. Der arbejdes også på en foranalyse for en fremtidig Plusbus 2 fra nord til syd. Både Plusbus 1 og en evt. kommende Plusbus 2, vil styrke den lokale kollektive trafik i Aalborg, men vil også understøtte en kobling til togtrafikken i og ud af regionen.

Gode knudepunkter der sikrer optimale skift mellem mobilitetsformer

I Nordjylland arbejder Nordjyllands Trafikselskab, de nordjyske kommuner og Region Nordjylland sammen om Fremtidens Kollektive Trafik, hvor et af hovedfokusområderne er knudepunkterne. Knudepunkter spiller netop en vigtig rolle, da de kombinerer private transportformer og kollektiv trafik i form af bus, tog og fleksible løsninger. Knudepunkterne har ikke kun en trafikal funktion, men kan også fungere som mødested i byen. Derfor er det vigtigt at alle interessenter arbejder sammen om at understøtte dette. Hvis dette skal lykkes, er det vigtigt at Staten er en aktiv medspiller i etableringen af gode skiftepunkter til og fra togsystemet. Vi ser gerne, at det beskrives nærmere hvordan Staten kan indgå i denne udvikling.

Med venlig hilsen

Thomas Eybye Øster
Direktør
Nordjyllands Trafikselskab

Søren Kusk
Bestyrelsesformand
Nordjyllands Trafikselskab



DRAGØR
KOMMUNE

08. maj 2023
Side 1 af 2
SagsID 23/1592
Ref henrika
Center for Plan,
Teknik og Erhverv

Kirkevej 7, DK 2791 Dragør

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Pr. mail til: info@trafikstyrelsen.dk og
sia@trafikstyrelsen.dk

Høringssvar fra Dragør Kommune - Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Hermed fremsendes høringssvar fra Dragør Kommune til Trafikstyrelsens udsendte Trafikplan for den statslige jernbane 2023, høringsudgave af marts 2023.

Dragør Kommune har noteret sig, at der i Trafikplanen oplyses om Folketingets politiske målsætninger for jernbanen ved Aftale om en Infrastrukturplan 2035. Heri at målene for den kollektive transport er, at den skal gøres mere attraktiv for langt flere, fordi den skal være med til at afhjælpe trængsel på vejene, bidrage til den grønne omstilling og samtidig lette hverdagen for mange familier.

I relation til Amager som del af hovedstadsområdet noterer vi os, at der omtales følgende besluttede projekter, der forventes klar til brug i 2030. Dels overhalingsspor til godstog ved Kalvebod (projekt København Syd), dels udvidelse af Københavns Lufthavns Station med to ekstra perroner og dels vendespor vest for Københavns Lufthavn.

Dragør Kommune skal i den anledning gøre opmærksom på følgende:

- Dragør Kommune er den eneste kommune på Sjælland uden banebetjening
- Den manglende banebetjening af Dragør Kommune er medvirkende til den stigende trængsel i hovedstadsområdet, hvor banebetjening af Dragør Kommune vil kunne bidrage til målsætningen om grøn omstilling og bidrage til målsætningen om mindsket trængsel
- 76 – 77 % af borgerne i den erhvervsaktive alder i Dragør Kommune pendler ud af kommunen, hvilket gør Dragør Kommune til en af de mest udpendlende kommuner i Danmark. Ligesom Dragør Kommune ikke har ungdomsuddannelser i kommunen.

Med henblik på at gøre den kollektive transport mere attraktiv for flere, afhjælpe trængslen på vejene og bidrage til den grønne omstilling skal Dragør Kommune foreslå, at Trafikplanen for den statslige jernbane 2023 medtager følgende muligheder:

- En forlængelse af regionaltogets baneforbindelse til DSB's klargøringscenter langs Kystvejen til Lufthavn Syd ved Sydvagten på grænsen mellem Tårnby Kommune og Dragør Kommunes nordlige ende. Til brug for nærmere vurdering af Kommunens forslag medsendes notat "Banebetjening af Dragør – et idéoplæg" af trafikforsker Alex Landex. Desuden er muligheden beskrevet i Tårnby Kommunes lokalplan for

lufthavnens østlige område (KLK2016, side 14 og 34

https://dokument.plandata.dk/20_3141061_1504696264223.pdf).

- Alternativt foreslås en letbane fra Københavns Lufthavn til Lufthavn Syd ved Sydvagten på grænsen mellem Dragør og Tårnby Kommune i Dragør Kommunes nordøstlige ende. Her kunne det tracé, der er tegnet ind i ovenstående lokalplan, også bruges.
- Alternativt foreslås en forlængelse af Metroen til Dragør Kommune.

Trængselskommissionen har allerede i sin rapport fra 2013 tegnet en rute øst om lufthavnen til Dragør i det, de beskriver som et sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik – enten som letbane eller som højklassede busruter (BRT-ruter).


Derfor er det af stor vigtighed, at en fremtidig bane- eller busbetjening af Dragør indarbejdes fx i de nævnte projekter for kapacitetsforbedringer i Lufthavnen.

For Dragør Kommune er det af stor vigtighed, at der er en god sammenhæng mellem togtrafikken og øvrige transportformer. For Dragør Kommunes vedkommende i særdeleshed i sammenhæng med busserne, der fungerer som frembringer til tog og den stadig vigtigere metro.

Dragør Kommune vil gerne invitere Trafikstyrelsen til et temamøde med kommunalbestyrelsen om mulighederne.

Venlig hilsen


Kenneth Gøtterup
Borgmester


Mads Leth-Petersen
Kommunaldirektør

Banebetjening af Dragør – et idéoplæg

Af: Alex Landex

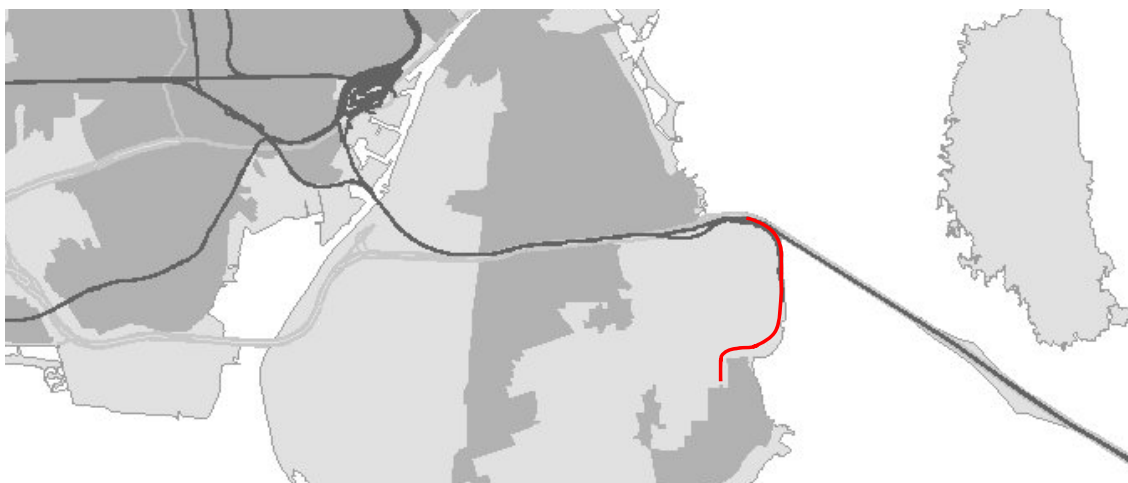
I 2004 blev det beregnet at trængsel i hovedstadsområdet kostede 5,7 mia. kr. om året. Siden er trafikken steget, og Infrastrukturkommissionen forventer en yderligere stigning på det danske vejnet på mellem 70 og 90% frem mod år 2030. Trafikstigningen betyder mere trængsel på vejene. Denne trængsel påvirker også den kollektive trafik, hvor bl.a. busserne fra Dragør mod København vil komme langsommere frem med forsinkelser og dårligere driftsøkonomi til følge. For fortsat at kunne sikre en høj mobilitet for borgere og erhvervsliv i Dragør er det nødvendigt at udbygge den kollektive trafik, så der tilbydes et hurtigt og effektivt alternativ til bilen.

Grundstammen i hovedstadsområdets kollektive trafiksystem er jernbanen – Regionaltog, S-tog og Metro. Jernbanen er kendetegnet af hurtige forbindelser med høj komfort mellem byområderne. Alle hovedstadsområdets kommuner undtagen Dragør har adgang til jernbanenettets hurtige forbindelse med høj komfort. Dragør by er endvidere det næststørste byområde i hovedstadsområdet uden banebetjening.

Tabel 1: De største byområder i hovedstadsområdet uden banebetjening (data fra www.statistikbanken.dk).

	Byområde	Befolkning		Byområde	Befolkning
1.	Trørød	11.456	6.	Svogerslev	4.261
2.	Dragør	11.251	7.	Jægerspris	4.041
3.	Jyllinge	10.034	8.	Lynge	4.013
4.	Slangerup	6.774	9.	Strøby Egede	3.656
5.	Tune	5.042	10.	Skibby	3.057

Bedre og mere attraktiv kollektiv trafik kan tiltrække rejsende til den kollektive trafik og derved afhjælpe trængselsproblemerne i hovedstadsområdet. En sådan forbedret kollektiv trafikbetjening kan opnås ved at etablere en jernbaneforbindelse til Dragør. Fra Lufthavnen kan der etableres en ny jernbane til Dragør langs Amagers østkyst. Denne jernbane kan tilsluttes Øresundsbanen hvor togene mod Klargøringscenteret – herunder regionaltogene fra Nivå – i dag drejer fra.



Figur 1: Jernbane til Dragør.

Dragør kan drage fordel af en kommende nødvendig udvidelse af Kastrup station og opgradering af Øresundsbanen fra København til Lufthavnen og videre mod Sverige, der åbnede i 1998. Banen mangler i dag kapacitet til at kunne køre flere tog, da der kun kan køre et tog hvert fjerde minut og at mange passagerer med meget bagage betyder at togene holder længe ved perron i Lufthavnen. Der findes imidlertid planer for at etablere ekstra perroner i Lufthavnen, og der arbejdes for en udskiftning af alle signaler i Danmark – herved opnås der mere kapacitet på Øresundsbanen. Denne ekstra kapacitet kan bruges til at køre flere tog til Lufthavnen – og videre til Dragør.

Dragør har tidligere haft en jernbaneforbindelse til København i form af Amagerbanen, men i forbindelse med en udvidelse af lufthavnen blev strækningen fra Kastrup til Dragør nedlagt i 1957. Siden er også resten af Amagerbanen blevet nedlagt, men er i 2007 genopstået som metro fra Lergravsparken til Lufthavnen. Som ved andre jernbaneanlæg som fx Øresundsbanen og Ringbanen har den nye metrolinje vist sig attraktiv og tiltrukket passagerer.

Jernbane til Dragør:

1866 De første tanker om jernbane til Dragør
 1905 Vedtagelse af anlægslov for Amagerbanen
 1907 Jernbanen åbner
 1947 Personbefordringen indstilles
 1957 Kastrup-Dragør nedlægges pga. udvidelse af lufthavnen
 1993 Godsbefordringen indstilles
 2007 Dele af Amagerbanen genåbnes som metro

En ny baneforbindelse til Dragør vil ligesom andre jernbaneanlæg skabe nye attraktive forbindelser til/fra Dragør samt en eventuel ny lavpristerrminal (terminal A).

Nørreport	08	28	48	Dragør	09	29	49
København H	11	31	51	Terminal A			
København H	15	35	55	Lufthavnen	16	36	56
Ørestad	21	41	01	Tårnby	20	40	00
Tårnby	23	43	03	Ørestad	22	42	02
Lufthavnen	27	47	07	København H	29	49	09
Terminal A				København H	31	51	11
Dragør	34	54	14	Nørreport	35	55	15

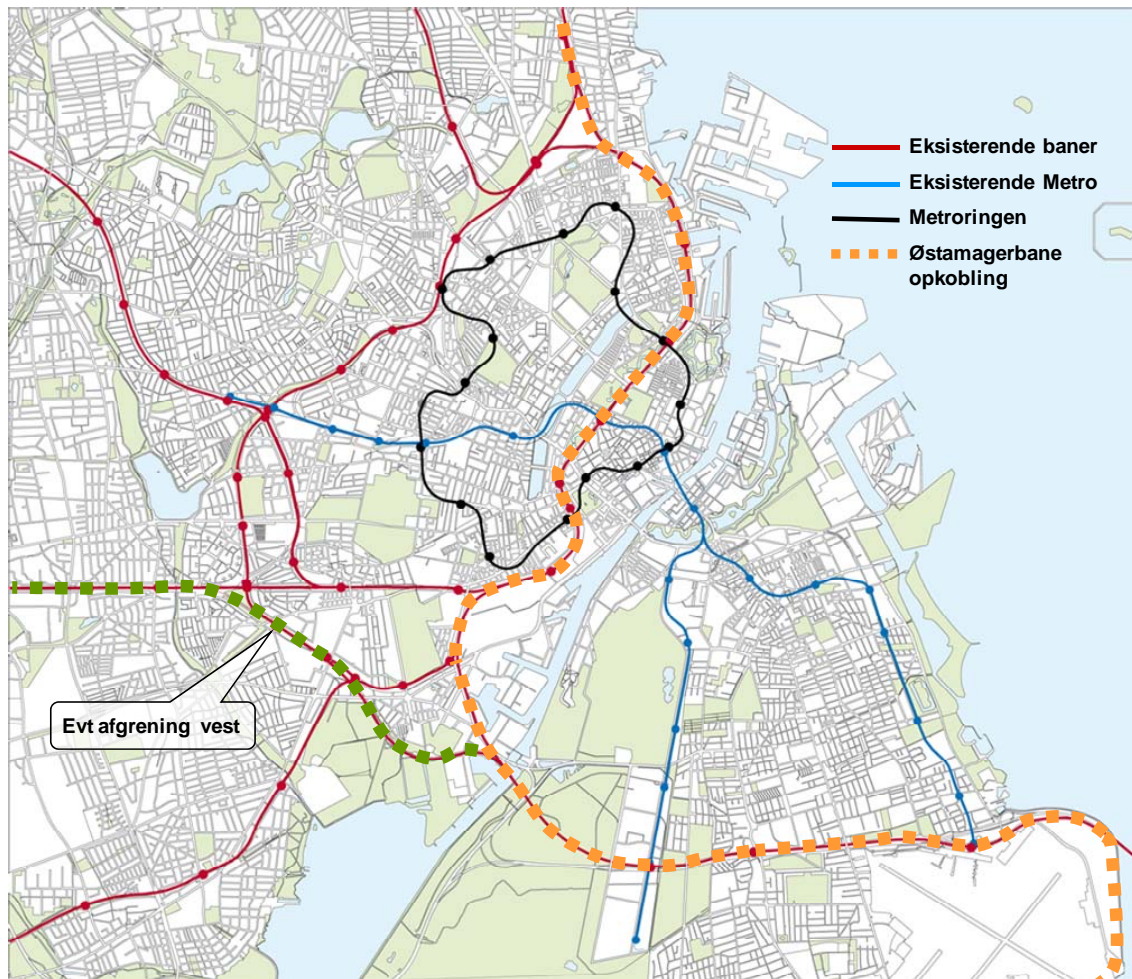
Figur 2: Mulig køreplan og rejsetidsbesparelser for jernbane til Dragør.

Med en Dragør-bane vil det være muligt at nå centrum af København 10 minutter hurtigere sammenlignet med den hurtigste busforbindelse i dag.

Ud over at køre regionaltog til Dragør fra København, vil det med en udbygning af jernbanen mellem København og Ringsted også være muligt at køre tog direkte fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Dragør. Derved får Dragør bedre og hurtigere forbindelser til Syd- og Vestsjælland samt Ringbanens opland. Derved vil byer som Roskilde, Holbæk, Ringsted, Køge, Næstved, Slagelse og Sorø kunne få direkte togforbindelser til Lufthavnen – linjer som det vil være oplagt at forlænge til Dragør. Det vil endvidere være muligt at forlænge Intercitytog, der ender i Lufthavnen, til Dragør, hvorved Dragør vil få bedre forbindelser til hele landet.

Besparelse fra Dragør til:

Lufthavnen	5 minutter	42%
Tårnby	6 minutter	35%
Ørestad	10 minutter	43%
København H	10 minutter	33%



Figur 3: Mulig baneforbindelse mellem Dragør, Ny Ellebjerg og Roskilde og videre til Syd- og Vestsjælland.

En jernbaneforbindelse til Dragør vil hovedsageligt benytte sig af den eksisterende infrastruktur. Fra København og Roskilde til stationen i Lufthavnen kan den eksisterende jernbane benyttes. Herfra findes der allerede en udfletning mod DSBs klargøringscenter som kan benyttes. Herfra skal der anlægges ca. 5 kilometer dobbeltspor mod Dragør samt stationsfaciliteter i Dragør og evt. en kommende ny Terminal A i lufthavnen. Samlet set vil jernbanen fra Lufthavnen kunne forlænges til Dragør for 250-650 mio. kr. alt afhængig af udformning og bundforhold.

Dragørbanen vil forbedre den kollektive trafik til/fra Dragør ved at skabe hurtigere og mere direkte forbindelser til København og resten af Sjælland. Derved vil Dragørbanen være med til at sikre en attraktiv kollektiv trafik til/fra Dragør, som i dag er et af de største byområder i Hovedstadsområdet uden banebetjening. Det vil få flere rejsende til at vælge den kollektive trafik, hvorved trængslen på vejene til/fra Dragør aflastes.



Esbjerg
Kommune



Varde
Kommune

Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Videreudvikling af Esbjerg Nærbane f.eks. mod etape 2 og 3

Esbjerg Kommune og Varde Kommune vil gerne gøre opmærksom på Sydtrafiks høringssvar, hvori der detaljeret er redegjort for ønsket om at videreudvikle Esbjerg Nærbane, herunder ønsker til yderligere redegørelser.

Udover ønsket om at videreudvikle Esbjerg Nærbane opfordres der til, at staten indarbejder standsning ved Jerne st. og Tjæreborg st. på regionaltoget Esbjerg-Aarhus.

Direkte lyntogsforbindelser for pendlere og samarbejdspartnere

Toget spiller en afgørende rolle for vestkystkommunerne i forhold til at sikre både kvalificeret arbejdskraft og attraktive arbejdspladser. Mange borgere bruger toget som arbejdsplads, og anser ikke togturen som en forhindring i forhold til at søge arbejde vestpå. Derfor er det også helt essentielt at staten arbejder på at forbedre eksisterende forbindelser, så der er attraktive direkte lyntogsforbindelser med timedrift, markant reduceret rejsetid og færre stop på følgende strækninger: Esbjerg-København. Mange af vores virksomheder har hårdt brug for endnu flere kvalificerede medarbejdere.

NATO-havn og Oksbøl øvelsesterræn

Esbjerg Havn er fornyelig blevet modtager by for Nato styrker. Havnen er tæt placeret ved jernbane- og motorvejsnet. Derudover ligger havnen tæt ved Oksbøl øvelsesterræn. Esbjerg Nærbane og togforbindelsen mod øst er meget relevant i forhold til at understøtte områdets funktion set ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv.

Et klimavenligt transportvalg

Endelig spiller toget også en central rolle i forhold til at understøtte vores klimamål. Eksempelvis kommer 16 % af Esbjerg Kommunes CO2 udledning fra transport og hele 67 % af det tal, kommer fra privat bilisme. Her udgør toget et afgørende alternativ, hvis vi skal tage klimaudfordringen seriøs.

Henrik Studsgaard
Direktør for Teknik & Miljø
Esbjerg Kommune

Underskrift

Thomas Jaap
Direktør for Plan, Kultur og Teknik
Varde Kommune

Underskrift

Trafikstyrelsen

Sendt pr. mail til: info@trafikstyrelsen.dk

Kopi til: sia@trafikstyrelsen.dk

Postadresse:

Favrskov Kommune
Trafik og Veje
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 89 64 10 10

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

1. maj 2023

Sagsbehandler:
Christian Brædder
Tlf. 89 64 30 62
cbra@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune
Teknik og Miljø
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
EMN-2023-01261

Dokumentnr.
3543316

Hørings svar - Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Favrskov Kommune har med interesse læst forslaget til Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Vi er enige i, at jernbanens styrkeposition traditionelt ligger i pendlingstrafikken i og omkring de store byer og mellem disse i langdistancetrafik.

Favrskov Kommune ønsker en god og solid togbetjening mellem trafikknudepunkter Aarhus – Randers – Viborg med togstop i Ulstrup, Laurbjerg, Hadsten og Hinnerup af hensyn til pendlere på strækningerne til/fra førnævnte trafikknudepunkter.

Særligt afsnittene i forslaget til trafikplanen om vigtigheden af stationsnærhed giver anledning til overvejelser om, hvordan den eksisterende infrastruktur kan anvendes mere fordelagtigt i fremtiden.

Trafikplanens afsnit om potentialer og muligheder frem mod 2040 giver anledning til bemærkning, da perspektivet alene ses at fokusere på kommunerne syd/sydvest for Aarhus. Der er store potentialer i at sikre en bedre betjening af borgerne også i Favrskov Kommune, nordvest for Aarhus. Favrskov kommune oplever ligeledes befolkningstilvækst, og der er behov for at sikre en bedre betjening på det eksisterende tognet.

Vi vil særligt pege på to elementer, som bør prioriteres i Trafikplan for den statslige jernbane 2023:

- At intercitytog fremover også bør stoppe i Hinnerup. Her er der en meget stor befolkningstilvækst, og det vil kunne flytte meget transport til jernbanen med en bedre opkobling på intercitytogene
- At Laurbjerg Station genåbnes, så også dette område kan betjenes af regionaltog. Det vil give pendlere gode muligheder for at bosætte sig i området og sikre en bedre balance mellem land og by.

Der vil være en betydelig rejsetidsgevinst ved togdrift mellem fx Laurbjerg og Aarhus H i forhold til busdrift. I forhold til en mulig genåbning af Laurbjerg station kan der

skeles til erfaringer fra andre stationsåbninger. Her har der været tale om en positiv udvikling i den daglige passagerstrøm, som blandt andet er vokset frem i lyset af gunstige byudviklingsforløb i de involverede kommuner. Det kan også blive realiteten for Laurbjerg med de gode muligheder, der er for byens udvikling blandt andet gennem kommunens planlægning for udbygning af boligområder i Laurbjerg. Der bør derfor etableres et standsningssted i Laurbjerg. Dette vil desuden medvirke til at binde Favrskov Kommune sammen med den kollektive trafik i hele regionen.

Det bemærkes, at forslaget til Trafikplan på side 44 indeholder oplysning om, at der aktuelt undersøges for etape 2 af letbanen til Hinnerup. Undersøgelsen er afsluttet, og Favrskov Byråd har på mødet 28. februar 2023 truffet beslutning om at godkende miljøkortlægningen for en letbane og trængselsfri bus, samt beholde arealreservation til et eventuelt fremtidig Parker- og Rejs-anlæg ved E45. Det er samtidig besluttet, at arealreservation til letbane og trængselsfri busløsning udgår på strækningen fra Parker og Rejs-anlægget ved E45 til Hinnerup Station. Favrskov Kommune har også besluttet, at arealreservationen til letbane og Parker og Rejs-anlæg fastholdes fra kommunegrænsen mellem Aarhus og Favrskov Kommuner til og med Parker og Rejs-anlægget ved E45. Vi har dermed fastholdt en mulighed for at etablere letbane frem til Parker og Rejs-anlægget, som aktuelt ikke er mulig uden statslig medfinansiering.

I det lys ønsker Favrskov Kommune afslutningsvist at bemærke, at det vil være hensigtsmæssigt at have fokus på at sikre de fremtidige muligheder for at betjene Søften med tog, idet Søften oplever en meget stor befolkningstilvækst. En togbetjening med regionaltoget af Søften vil bidrage til, at pendlingen til og fra Aarhus i endnu højere grad vil være med klimavenlig transport og reducere trængslen på vejnettet. Dermed vil der være sammenhæng med trafikplanens overordnede sigte, dvs. at få jernbanens udvikling til at følge samfundsudviklingen.

Venlig hilsen

Lars Storgaard
Borgmester



Sendt pr. mail:
info@trafikstyrelsen.dk
cc:
sia@trafikstyrelsen.dk

Postadresse:
Frederiksgade 9
4690 Haslev
Telefon 56203000

Kontoradresse:
Frederiksgade 9
4690 Haslev

Direkte telefon 56203746
www.faxekommune.dk

Dato: 9. maj 2023

Høringsvar "Trafikplan for den statslige jernbane 2023"

Overordnet set er Faxe kommune ikke enig i at passagertallene vil falde hen over de kommende 10-12 år. Den direkte forbindelse til København uden skift i Køge kørte første gang tirsdag den 11. april 2023. Opgraderingen har været længe ventet, idet Faxe Kommune som helhed og Haslev by i særdeleshed oplever god vækst i tilflytningen med mange nye tilflyttere.

En væsentlig del af disse tilflyttere pendler mod Storkøbenhavn, og det er derfor med forundring, at vi ser, at man i bilag 1, "passagerprognoser på stationerne" vurderer, at der forventes et fald i passagertallene hen over de kommende 10-12 år. I Faxe Kommune forventer vi en stigning i passagertallet på niveau med Herfølge, der ligger på samme strækning.

Desværre ser vi ikke etablering af dobbeltspor mellem Køge, Ølby og Køge Nord Stationer nævnt i trafikplanen. Det undrer os, fordi det manglende spor har stor betydning for regulariteten på Lille Syd samt Østbanen – og i øvrigt indebærer et unødvendigt ophold på 5 minutter på Køge Station. Den første måneds drift har allerede vist, at det manglende spor betyder utallige forsinkelser samt udgåede togafgange.

En længe ventet perronforlængelse og niveaufri passage mellem de to sider af stationsområdet i Haslev, er stadig ikke udført. Det udgør et meget alvorligt sikkerhedsmæssigt problem, som Banedanmark desværre ikke giver tilstrækkelig opmærksomhed. Perronudvidelse med tilhørende niveaufri passage vil sammen med en udbygning til to spor mellem Køge og Køge Nord betyde et afgørende løft for pendlertrafikken i den sydøstlige del af Region Sjælland, hvorfor vi anmoder om at dette bliver indarbejdet i den endelige Trafikplan

Vi henviser i den forbindelse til teksten i infrastrukturplanen vedtaget i 2021 - Nederst side 13:

"Forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange Parterne er enige om at afsætte en pulje på 150 mio. kr. til at forbedre sikkerheden og tilgængelighed i udvalgte perronovergange, herunder bydelsforbindelserne i Haslev og Bjerringbro. Banedanmark vil med puljen igangsætte 14 undersøgelser af de mulige løsninger for hver station med inddragelse af de berørte kommuner og på den baggrund udarbejde konkrete forslag til forligskredsen til udmøntning."

Trafikplanen har været behandlet af Teknik & Miljøudvalget i Faxe Kommune onsdag den 3. maj 2023.

Med venlig hilsen

Tine Jeppesen
Chefkonsulent
Plan og Miljø



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
info@trafikstyrelsen.dk
cc: sia@trafikstyrelsen.dk

BYRÅDET

borgmester@fredensborg.dk

9. maj 2023

Hørings svar fra Fredensborg kommune vedrørende "Trafikplan for den statslige jernbane 2023"

Fredensborg kommune har modtaget "Trafikplan for den statslige jernbane 2023" til høring.

Fredensborg Kommune har høje klimaambitioner. I 2030 vil Fredensborg Kommune som geografisk område have mindsket CO₂-udledningen med mindst 75 % i forhold til udledningerne i 1990, og i 2040 vil vi være klimaneutrale. Transporten er den største udleder af CO₂ og det er derfor afgørende at der arbejdes for, at reducere udledningen som følge af transport – ikke mindst den transport som passerer gennem kommunen på Helsingørmotorvejen.

I den sammenhæng er Kystbanen altafgørende. Kystbanen er hovedforbindelsen mod København og fremstår som det reelle alternativ til bilkørsel, ikke alene for vore egne borgere men i lige så høj grad for pendlere fra Helsingør og de øvrige byer langs kysten. Hvis vi skal nå vore ambitiøse klimamål, er det derfor nødvendigt, at den kollektive trafik, og især Kystbanen kører både hurtigt, hyppigt og direkte.

I den sammenhæng har Fredensborg kommune nedenstående bemærkninger til den nye Trafikplan.

Udrulning af signalprogrammet

Signalprogrammet giver mulighed for højere kapacitet på skinnestrækningerne, hvorved hastighed og regularitet kan forbedres. Ifølge trafikplanen var det oprindeligt planen, at signalprogrammet på fjern- og regionalbanerne skulle være fuldt udrullet i 2021. Der har dog jf. trafikplanen vist sig udfordringer ved at nå dette, og der forventes aktuelt en færdiggørelse omkring 2030. Fredensborg kommunes vil gerne appellere til at signalprogrammet på Kystbanen fremrykkes mest muligt, så de gavnlige effekter kan komme passagererne og klimaet til gavn. Jo før des bedre.

Køreplan på Kystbanen

I trafikplanen er angivet den nuværende struktur for togene på kystbanen. DSB har dog valgt at indføre en ny og afvigende køreplan fra december 2023. Den nye køreplan giver urimeligt længere rejsetid for passagerer på Kystbanen og har desuden færre togafgange. Begge dele er en kæmpe forringelse i forhold til i dag.



Fredensborg kommune vil derfor kraftigt opfordre til, at den nuværende køreplan og det køremønster som er beskrevet i Trafikplanen opretholdes. Alt andet vil være til alvorlig gene for alle de mange passagerer på Kystbanen og til opfyldelse af målene på Klimaområdet.

Hvis den nye køreplan alligevel indføres for at imødekomme problemer som følge af arbejder andre steder på banenettet, bør det kun ske i en yderst begrænset periode. I kortest muligt tid. Desuden bør køreplanen evalueres kort efter ikrafttræden for at vurdere om den overhovedet har den tilsigtede effekt. I modsat fald bør den nuværende køreplan genindføres.

Da antallet af myldretidstog reduceres med den nye køreplan, bør det sikres at de få tilbageværende myldretidstog har tilstrækkelig kapacitet. Det betyder, at der skal flere vogne på myldretidstogene end der pt. er tiltænkt.

Tog til lufthavnen

Kystbanen er for et par år siden afkoblet fra Sverige for at reducere virkningen af forstyrrelser i Sverige. I den forbindelse er Kystbanen også afkoblet fra Kastrup lufthavn. Det er Fredensborg kommunes ønske, at der arbejdes for, at nogle tog på Kystbanen fortsat har forbindelse til lufthavnen.

Undersøgelse af muligheden for S-tog på Kystbanen.

Af trafikplanen fremgår at der frem mod 2040 undersøges muligheden for S-tog på Kystbanen. Fredensborg kommune anerkender en analyse af Kystbanen, men mener at en analyse alene bør indeholde mulighederne for at lave forbedringer på Kystbanen med regionaldrift og ikke ved at indføre s-tog.

Cykelmedtagning

Muligheden for cykelmedtagning i Kystbanen blev reduceret, da der nyligt er indført krav om pladsbillet til en konkret afgang. Det har mindsket muligheden og fleksibiliteten for de mange pendlere, der ligesom på S-togsnettet medbringer cykel som en del af rejsen. Fredensborg kommune mener at det fremover skal være muligt at tage cykel med Kystbanen uden reservation. Og gerne uden billet.

Billetterpriser

Billetterprisen på Kystbanen kan være af afgørende betydning for om borgerne vælger toget frem for bilen. Lavere billetterpris vil styrke den kollektive trafik og øge muligheden for at trække bilpendlere over i den CO2-venlige kollektive transport. Desuden lettes presset på blandt andet Helsingørmotorvejen. Fredensborg kommune mener at billetterprisen på Kystbanen bør tilrettes, så det bliver mere attraktivt at benytte Kystbanen.

Med venlig hilsen



Thomas Lykke Pedersen
Borgmester



Lars Simonsen
Formand for
Plan-, Trafik- og Klimaudvalget



Dato: 25-04-2023

Sagsnr: 13.05.16-G01-9-23

Trafikstyrelsen sendte den 9. marts 2023 Trafikplan for den statslige jernbane 2023 i høring med høringsfrist den 10. maj 2023.

Frederiksberg Kommune vil gerne takke for muligheden for at komme med input til trafikplanen for den statslige jernbane. Først tak for en fin gennemgang af allerede igangsatte og fremtidige projekter og for status på jernbanens situation og mulige udvikling.

Frederiksberg Kommune ser det som positivt, at der er fuld gang i udfasningen af dieseltog, hvilket er i tråd med kommunernes omstilling til elbusser. Derudover er det positivt, at det med det nye signalsystem blandt andet bliver muligt at lave bedre drift mellem København og Køge, Næstved og Ringsted. Samt at der er fuld gang i udviklingen af Ny Ellebjerg mod det knudepunkt det er planlagt til at skulle blive.

Kommunen ser frem til den forbedring en automatisering af S-banen kommer til at betyde for kunderne. Selvfølgelig på de længere strækninger, men det bliver også en opgradering af Ringbanen, der benyttes af mange borgere fra Frederiksberg og derfor er det positivt, at automatiseringen starter med denne strækning.

Trafikplanen beskriver i afsnittet "Anlæg og muligheder i 2030", at der etableres vendespor ved Carlsberg Station. Dette er for, at udvide togudbuddet ind mod København fra vest. For Frederiksberg giver det også mange borgere dobbelt så mange afgangene fra Frederiksberg (Peter Bangs Vej Station) og med vest; mod Herlev og den kommende letbane, Ballerup og Frederikssund. Frederiksberg Kommune ser derfor frem til denne opgradering og frem til, at der igen kan tilbydes 10 minutters drift på Peter Bangs Vej Station. Der står i afsnittet, at de beskrevne projekter forventes klar til brug i 2030. Det er vigtigt for Frederiksberg Kommune, at pointere, at det er centralt for kommunen, at dette projekt bliver prioriteret.

Sammenhæng til den øvrige kollektive trafik er afgørende for det samlede tilbud til brugerne. Dette nævnes i trafikplanen og Frederiksberg Kommune vil gerne påpege, at det er af stor betydning, at Trafikstyrelsen støtter op om denne sammenhæng omkring blandt andet knudepunkter, trafikinformation og ventefaciliteter med mere, for at den kollektive trafik trods de ikke så positive forudsigelser i trafikplanen kan opnå de forudsatte passagerprognoser.

Helt konkret står der på side 44, at der i efteråret 2022 er gennemført en idéfasehøring af en ny metrolinje M5. Dette anbefales opdateret så der f.eks. i stedet står, at der i foråret 2023 i Metroselskabets ejerkreds er opnået enighed om et afgrænsningsnotat til en miljøkonsekvensrapport af en ny linje M5, således at denne kan igangsættes.

Miljø- og Trafikudvalget på Frederiksberg er orienteret om, at høringsbrevet er sendt afsted.

Med venlig hilsen

Frederiksberg Kommune

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Sendt via mail til:
info@trafikstyrelsen.dk
cc. til sia@trafikstyrelsen.dk

Dato
9. maj 2023

Sagsnr.

Høringsvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Trafikstyrelsen har sendt Trafikplan for den statslige jernbane 2023 i høring d. 9. marts 2023.

Frederikssund Kommune har følgende bemærkninger til planen vedrørende Vendespor ved Carlsberg Station:

I infrastrukturplan 2035 s. 12 står at arbejdet med etablering af vendespor ved Carlsberg Station igangsættes i 2022.

Banedanmarks rapport fra 2017 "Beslutningsgrundlag for Nyt vendespor ved Carlsberg station (tidl. Enghave)", beskriver kort og klart, hvorfor vendespor er vigtigt:

"Passagererne på Frederikssundsbanen har en ringere betjening end S-banerne til Hillerød og Køge med 3 tog færre pr. time pr. retning og dårlig fordeling af togene i alle dagtimer. Samtidig har Frederikssundsbanen et meget stort antal stående passager i morgentrafikken, idet 60 procent af de stående passager i morgenmyldretiden på hele S-banen er på Frederikssundsbanen."

"Ved at lave et vendespor i området ved den tidligere Enghave station bliver der mulighed for at indsætte flere tog på strækningen mod Frederikssund, da disse tog ikke skal ind på den centrale strækning. En sådan udbygning af trafikken på strækningen vil være fordelagtig for de mange passagerer, der allerede i dag skifter til Metroen i Vanløse eller Ringbanen på Flintholm. Tal fra DSB viser endvidere, at 61 % af banens passagerer rejser mellem stationer på strækningen Frederikssund – Carlsberg"

Vendespor er således vigtigt for serviceringen af togpassagererne på Frederikssundbanen og bør gennemføres hurtigst muligt, så vi får fremmet den grønne omstilling og får flere til at bruge den kollektive trafik.

CENTER FOR BY OG LANDSKAB

Torvet 2
3600 Frederikssund

Telefon 47 35 10 00 /m ob
il 40 19 12 70

www.frederikssund.dk

CVR-nr.: 29 18 91 29

Bank 4319-3430270303

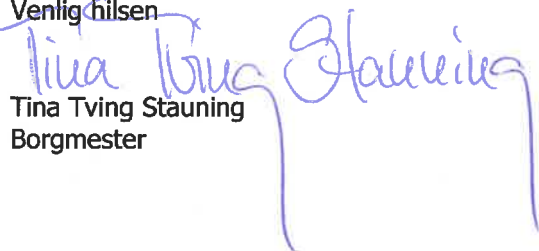
Telefontid:

Mandag 09.00 - 14.00
Tirsdag lukket
Onsdag 09.00 - 14.00
Torsdag 09.00 - 14.00
Fredag 09.00 - 12.00

Se øvrige åbningstider
på www.frederikssund.dk

Frederikssund Kommune har konstateret, at arbejdet ikke blev igangsat i 2022 som forudsat i Infrastrukturplan 2035 og at Trafikplanen nu angiver 2028 som anlægsår. Frederikssund by har i de seneste år fået markant flere indbyggere og er samtidig i gang med at udbygge Vinge omkring S-togstationen. Frederikssund Kommune skal på den baggrund henstille at arbejdet med vendesporet fremrykkes, således at serviceniveauet på strækningen højnes hurtigst muligt.

Venlig hilsen



Tina Tving Stauning
Borgmester

Trafikstyrelsen
Jan Albrecht
Kontorchef

Høringssvar til Trafikplan 2023 – udviklingen i det vestlige Nordsjælland.

På vegne af Halsnæs kommune vil jeg indledningsvist gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar til "Trafikplan for den statslige jernbane 2023". Trafikplanen har afgørende betydning for Halsnæs Kommunes langsigtede mål for såvel øget bosætning som for den grønne omstilling af persontransporten. Begge dele er afhængige af udbygning af den kollektive trafik og især togdriften. Set fra vores del af landet mangler Trafikplanen at tage højde for udviklingen i det vestlige Nordsjælland. Vi efterspørger derfor planer for at udvide det statslige jernbanenet til vores område.

Halsnæs Kommune er forsynet med en et-sporet lokalbane mellem Hillerød og Hundested, hvor der dagligt rejser mere end 5.000 passagerer på kommunens 12 stationer. Selvfinansieringsgraden er 70%, hvilket er det højeste blandt lokalbanerne i Region Hovedstaden. Der er derfor et godt grundlag for at udvikle togdriften i området.

Samlet har kommunen ca. 15.200 arbejdspladser, der genererer trafik i kommunen. Dertil kommer, at 50% af vores erhvervsaktive indbyggere pendler til andre kommuner. Sammen med boligpriserne, der er lavere end i resten af hovedstadsområdet og i det øvrige Nordsjælland, giver det kommunen et stort potentiale for at øge bosætningen med et tilhørende øget behov for transport. For at vi samtidigt skal nå klimamålene for transportsektoren, og for at være attraktive for pendlere, er det en forudsætning, at en væsentlig del af transporten foregår på skinner.

Halsnæs Kommunes klimamål på transportområdet er at blive klimaneutrale senest i 2050, Desuden er det vores mål, at 5% af personkilometrene flyttes til bus, tog og cykel. Mange borgere har i høringssvar til Halsnæs Kommunes klimahandleplan angivet et stort ønske, om at kunne komme hurtigere og mere direkte med kollektiv transport til Københavnsområdet. Biltrafikken er tæt og tung i myldretiden og ofte er rejsetiden dobbelt så lang.

Kommunen er i løbende dialog med Lokalbanen og MOVIA om at opnå driftsudvidelser og forbedringer på lokalbanen, så det bliver nemmere og hurtigere at vælge kollektiv transport. Herunder er vi i dialog om, at der kommer hurtigtog i aftentimerne samt flere afgangene i hverdagen og i weekenden.

Selv hvis det lykkes at opnå maksimal udnyttelse af lokalbanen, kommer vi ikke i mål med at tilfredsstille behovet for hurtigere og direkte togforbindelse til resten af Hovedstadens jernbanenet. Der er brug for, at Halsnæs Kommune kobles til det statslige jernbanenet.

S-tog til Halsnæs

Kernen i vores høringssvar er derfor et ønske om, at der sættes gang i planerne for at etablere en S-toglinje med 20 minutters drift til Hundested, enten som en forlængelse af Hillerødruten eller som en ny rute via Slangerup med udgangspunkt i Frederikssundslinjen. På den måde ville rejsetiden til f.eks. Københavns centrum fra Halsnæs Kommune komme ned under en time og blive et attraktivt alternativ til bilturen.

Vi håber derfor, at Trafikstyrelsen vil tage dette ønske med i en revideret udgave af Trafikplan 2023.

Med venlig hilsen

Steffen Jensen
Borgmester,
Halsnæs Kommune

Center for By, Land og VandTrafik, Vej og Parkering
Prøvestensvej 52
3000 HelsingørCvr nr. 64 50 20 18
Dato 25. april 2023
Sagsnr. 23/19829www.helsingor.dk

Hørings svar om Trafikplan for den statslige jernbane fra Helsingør Kommune

Kortere rejsetid på Kystbanen

Helsingør Kommune opfordrer kraftigt til at rejsetiden bliver kortere på Kystbanen mellem Helsingør og København.

Med den varslede køreplan på Kystbanen, der træder i kraft 10. december 2023 bliver transporttiderne mellem Københavns Hovedbanegård og Helsingør Station 9 minutter længere for de almindelige tog og 6 minutter længere for myldretidstogene. Det skyldes, at der fremadrettet gøres stop på alle stationer mellem Hellerup og Kokkedal for at sikre mere punktlighed og stabilitet.

Helsingør Kommune finder det dybt bekymrende, at rejsetiden stiger på Kystbanen, som er en af Danmarks mest benyttede regionaltoogsstrækninger.

Helsingør Kommune opfordrer kraftigt til, at der i køreplanlægningen for Kystbanen tages et markant større hensyn til dem, der har de længste pendlerture med Kystbanen. Det er Helsingør Kommunes borgere og pendlere, som får den største forlængelse af rejsetiden på Kystbanen, og det giver en klar forringelse for både pendlere og fritidsrejsende mellem Helsingør og København, når den nye køreplan på Kystbanen træder i kraft til december 2023.

I Trafikplanen for den statslige jernbane er der frem mod 2030 ikke udsigt til kortere rejsetid mellem Helsingør station og Københavns Hovedbanegård. Helsingør Kommune opfordrer til at Trafikplanen for den statslige jernbane prioriterer kortere rejsetid på Kystbanen frem mod 2030.

Bekymring for 30 minutters drift på Kystbanen

Helsingør Kommune er meget bekymret for indførelse af 30 minutters drift på Kystbanen i aftentimerne, især hvis det også betyder reduktion til 30 minutters drift i morgentimerne i weekenderne. Dette er ikke angivet i Trafikplanen, da togbetjeningen pr. strækning alene omfatter hverdagsdøgn. En eventuel reduktion til 30 minutters drift i morgen- og dagtimerne i weekenden vil ramme morgenpendlerne, der benytter Kystbanen til arbejde i weekenden (både lørdag og søndag).

Indførelse af 30 minutters drift i aftentimerne og reduceret drift i weekenden vil gøre Kystbanen mindre attraktiv at bruge.

Anlæg og muligheder frem mod 2030

Det fremgår af Trafikplanen for den statslige jernbane, at "S-togsdrift på Kystbanen undersøges" frem mod 2040.

Helsingør Kommune anbefaler:

- at togdrift med højfrekvente tog (ikke S-tog) på Kystbanen undersøges frem mod 2030
- at der bliver gratis cykelmedtagning på Kystbanen
- at kupeer og sæder skal være komfortable til rejsen mellem Helsingør og København på Kystbanen

Kystbanen skal opprioriteres, og det skal ikke udskydes til frem mod 2040, som det fremgår af Trafikplanen.

Der skal i planlægningen tages højde for, at den nuværende udformning og aplanering på S-togene er velegnede til kortere rejser i de centrale dele af hovedstadsområdet. Men at sædekomforten skal prioriteres højere i det togmateriel, der skal køre mellem Helsingør og København, så der tages højde for, at rejsen med Kystbanen er komfortabel for de passagerer, der rejser hele strækningen mellem Helsingør og København.

Det gælder ligeledes på andre strækninger med lang rejsetid i det nuværende S-togs-net, eksempelvis mellem Frederikssund og København.

Myldretidstog ved Snekkersten station igen

Der er stort passagerpotentiale ved at få myldretidstogene på Kystbanen til at stoppe ved Snekkersten station igen, da der er åbnet nyt Sundhedshus og store byudviklingsprojekter på vej i Snekkerstensområdet.

Sundhedshuset genererer 1350 daglige brugere og ca. 310 arbejdspladser.

I byudviklingsområderne nær Snekkersten station forventes i de kommende år at blive bygget 800 nye boliger og 12.000 m² erhverv.

Med venlig hilsen

Benedikte Kiær
Borgmester

Til
Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Herning, 8. maj 2023

Trafikplan for den statslige jernbane 2023

7 kommuner ønsker hermed at afgive et fælles høringsvar:

Skive, Lemvig, Holstebro, Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern, Struer og Herning Kommuner, herefter benævnt KTMV, finder det positivt, at der er stort fokus på at forbedre mobiliteten i hele landet. Vi anerkender togforbindelser som grundstammen i transportsystemet.

Direkte, hurtig og stabil transport mellem landsdele er nødvendig

Højklassede togforbindelser er af stor vigtighed. Det vil vi gerne understrege. En direkte, stabil og ikke mindst hurtig transport imellem landsdelene er helt central for sammenhængskraften og vores områdes rammebetingelser. Det gælder i særlig grad, når vi ønsker, at den kollektive trafik skal være et attraktivt og reelt alternativ.

Det har vi allerede gjort opmærksom på i mange sammenhænge, og vi henviser til de mange breve, som er sendt fra vores landsdel til de tidligere transportministre. Senest har Vejle, Herning, Holstebro, Ikast-Brande, Lemvig og Struer kommuner i oktober 2022 sendt et fælles brev til daværende transportminister Trine Bramsen.

Togskift i Vejle udfordrer mange

Indtil 2021 var der otte direkte tog fra Struer til København hver vej – dagligt. De nuværende fire daglige direkte togforbindelser til København ophører ifølge planerne fra 1. januar 2027.

Alle andre afgang i løbet af dagen kræver, at man skifter tog i Vejle. Det togsift bliver besværliggjort af, at der er forskellige operatører på toglinjerne. Yderligere udfordringer opstår, når der er forsinkelser på turen. Passagerer må så vente i Vejle og oplever dermed både forlænget rejsetid og usikkerhed i forhold til at kunne nå frem til deres destination til planlagt tid.

Batteritog på Vejle-Struer er ikke det rigtige

Det blev besluttet i den oprindelige politiske aftale om time-modellen, at målet er 1 times rejsetid mellem de store byer (København-Odense-Aarhus-Aalborg/Esbjerg). Samtidig blev det besluttet at elektrificere jernbanen mellem disse byer samt strækningerne Vejle-Struer og Aalborg-Frederikshavn. De to strækninger er ikke budgetsat, selv om de er prissat i rammeaftalen om elektrificering mellem Banedanmark og Siemens/Aarslev, som udfører elektrificeringen.

I udkastet til trafikplanen lægges der op til batteritog på strækningen Vejle-Struer. Det, mener vi, er ikke foreneligt med højklasset togdrift på strækningen. Vejle-Struer bør regnes som en del af hovednettet og derfor også elektrificeres som sådan.

Er "Danmark i balance" – også i Midt- og Vestjylland?

Hvis der også i fremtiden skal være "et Danmark i balance", skal strækningen Vejle-Struer opprioriteres.

Togforbindelsen Struer – Vejle bør elektrificeres for at sikre passagererne en sammenhængende rejse på tværs af landet uden skift og ventetid i Vejle. Dette er en absolut nødvendighed, hvis vi i fremtiden skal have flere til at vælge toget.

Landsdelen er stærkt afhængig af strækningen.

Vi vil blive koblet af, hvis ikke der sker en opprioritering.

En betydelig del af arbejdskraften i vores landsdel kommer fra et stort geografisk område og pendler til Midt- og Vestjylland på arbejde. Mange borgere bosiddende i det midt- og vestjyske pendler ud af området til virksomheder og uddannelsesinstitutioner andre steder.

Det jyske erhvervsliv har brug for gode forbindelser til København, hvor toget giver mulighed for at arbejde på rejsen, og hvor der er let tilgængelighed til nærmeste station.

Et af mange eksempler fra en landsdel i udvikling:

Det bør ikke underkendes, at Herning, som knudepunkt, er ret unik med forbindelser i alle retninger. Den udvikling, der sker i Midt og Vestjylland, kalder på arbejdskraft. Det kræver gode muligheder for at pendle.

Her kan nævnes eksempelvis manglende togstop i FASTERHOLT, en tidligere stationsby, hvor der findes over 500 arbejdspladser. Tog stopper nu i FASTERHOLT på vigespor, dog uden mulighed for af/påstigning. Herning Kommune har undersøgt potentialet for stationen: 150 medarbejdere vil højst have 1 stop ved pendling til og fra arbejde i FASTERHOLT.

Regionale busruter, som tidligere har betjent området er nedlagt.

Lignende eksempler findes mange andre steder i Midt- og Vestjylland.

Gods skal kunne komme frem med tog

Vi mener, at togbanen er et vigtigt element i et fremtidigt effektivt og klimavenligt transportsystem for gods. Dette gælder også strækningen Vejle-Struer, der som minimum må fremtidssikres til også at kunne håndtere gods i fremtiden. Her er elektrificering også en nødvendighed for at sikre sammenhængen til det internationale system til godstransport på bane.

KTMV ser frem til at bidrage til en dialog på tværs af sektoren og at indsamle bidrag til de politiske drøftelser de næste år.

Med venlig hilsen

Skive kommune

Lemvig kommune

Holstebro kommune

Ikast-Brande kommune

Ringkøbing-Skjern kommune

Struer kommune

Herning Kommune

Signe Arrhenius

Fra: Jeanett Werge <jwer@hillerod.dk>
Sendt: 16. marts 2023 10:45
Til: Signe Arrhenius
Cc: Thomas Pelle Hjorth
Emne: SV: Høring af Trafikplan for den statslige jernbane frem til 10. maj

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1502268

Kære Signe Arrhenius.

Tak for din mail.

Hillerød Kommunes vejmyndighed Trafik, Vej og Park, har ingen bemærkninger til den fremsendt Trafikplan for den statslige jernbane.

Med venlig hilsen

Jeanett Werge
Vejtekniker



By og Miljø - Trafik, Vej og Park
Direkte: 7232 2218
E-mail: jwer@hillerod.dk
Web: www.hillerod.dk/trafikogveje

HILLERØD KOMMUNE | Trollesmindealle 27 | 3400 Hillerød | Telefon: 7232 0000 | hillerod.dk | CVR 29189366
| EAN-nr 5798008307416

Vi behandler personoplysninger om dig - orientering om dine rettigheder.

Trafik, vej og park behandler personoplysninger om dig. Formålet med behandlingen er, at behandle din henvendelse om vejsager og grønne områder. Det drejer sig om almindelige personoplysninger, så som navn, mailadresse, telefonnummer og adresse og i få tilfælde også følsomme personoplysninger som f.eks. helbredsoplysninger. Oplysningerne stammer overvejende fra dig selv. Vi videregiver dine oplysninger til andre dele af kommunen, så som opkrævningen, eksterne leverandører og andre myndigheder, hvis det er nødvendigt for behandlingen af din sag. Vi skal orientere dig om, at du har ret til, at få indsigt i de oplysninger vi har registreret om dig, at få dine personoplysninger i en struktureret og maskinlæsbar form, at få berigtiget urigtige oplysninger om dig, hvis vi er enige i, at de er urigtige, at få slettet oplysninger, hvis lovgivningen giver mulighed for det, at gøre indsigelse mod en ellers lovlig behandling af dine personoplysninger, i visse tilfælde at få behandlingen af dine personoplysninger begrænset. Behandlingen af dine personoplysninger sker i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e og artikel 9, stk. 2, litra g, hvis vi behandler følsomme personoplysninger. Hillerød Kommune er dataansvarlig for behandlingen af dine personoplysninger. Vi kan på nuværende tidspunkt ikke sige, hvor længe vi vil opbevare oplysningerne. Du har mulighed for at klage til Datatilsynet, hvis du er utilfreds med den måde, vi behandler dine personoplysninger på. Du finder Datatilsynets kontaktoplysninger på www.datatilsynet.dk. Hvis du har spørgsmål til vores behandling af dine oplysninger, er du velkommen til at kontakte kommunens databeskyttelsesrådgiver på e-mail: databeskyttelsesraadgiver@hillerod.dk eller telefon 7232 0000. Indeholder din henvendelse personfølsomme oplysninger, anbefaler vi, at du bruger digital post eller sender et brev til Databeskyttelsesrådgiveren, Trollesmindealle 27, 3400 Hillerød.



Høringssvar

Kultur-, Teknik- og Miljøforvaltningen

17-04-2023

Side 1.

Sag nr. 13.05.20-K04-1-23

Vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Hjørring Kommune har af Trafikstyrelsen modtaget ”Trafikplan for den statslige jernbane”, og giver hermed sit høringssvar inden for tidsfristen. Deadline for høringssvar er den 10. maj 2023.

Indledningsvis skal bemærkes, at høringssvaret er blevet til med input fra Hirtshals havn, og at det er blevet behandlet af Teknik- og Miljøudvalget i Hjørring Kommune. Hjørring Kommune bakker op om det fælles høringssvar indgivet af Nordjyllands Trafikselskab, samt høringssvaret indgivet af BRN. Udover indholdet i de to høringssvar har Hjørring Kommune følgende bemærkninger til trafikplanen.

Indledning

Hjørring Kommune har i dag jernbaner der går igennem Hjørring, dels banen fra Aalborg til Frederikshavn og banen fra Hjørring til Hirtshals. I dag er der passagertogsdrift på banen, hvilket er til stor gavn for Hjørring Kommune og regionen som helhed. Passagertogene er godt benyttet i kommunen og er med til at skabe sammenhæng i regionen til bl.a. Regionshospital Vendsyssel og Vendsyssels største uddannelsesområde. I marts 2021 er der i Hjørring åbnet en ekstra station, hvilket har givet et boost til det samlede passagertal i Hjørring med 11 procent sammenlignet med 2017. Der er i dag dagligt 4.650 passagerer (hverdag efterår 2022). *Bemærkning: I trafikplanens prognose står der 3.000. Bør korrigeres.*

Med de briller på læser Hjørring Kommune også, at trafikplanen har et særligt stort fokus på passagertrafikken. Dog er fokus på passagertrafikken nord for Limfjorden beskedent, sammenlignet med resten af landet. Det er ærgerligt, fordi det er en landsdel i Danmark med et kæmpe opland. Ofte glemmes det, at Nordjylland og særligt Hirtshals og Frederikshavn er porten til Europa for vores naboer i nord. Eksempelvis er det muligt, at gå direkte fra Kristiansand centrum ombord på færgen og stå af lige ved siden af toget i Hirtshals. Hirtshals' opland er foruden Færøerne og Island, også Larvik, Kristiansand, Stavanger og Bergen, altså byområder med mere end 500.000 indbyggere, for hvem der er få skridt fra centrum til Hirtshals Station. Det samme gør sig gældende med Frederikshavn. Det alene bør gøre, at der tænkes i hovedstrækninger til de to nordjyske havne, fremfor at Europa stopper ved Aalborg eller Aarhus for nattogets vedkommende.

Hjørring Kommune bemærker også at planen bl.a. skal fremlægge og opfylde de politiske målsætninger. Her bør det nuanceres, at det kun er de nationalpolitiske målsætninger, for planen harmonerer ikke med de kommunale og regionalpolitiske målsætninger for Nordjylland. Se bl.a. følgende fælles Masterplan for bæredygtig



mobilitet i Nordjylland: <https://rn.dk/regional-udvikling/mobilitet-og-infrastruktur/masterplan>.

Grøn omstilling

Hjørring Kommune bemærker at der er i planen, er fokus på elektrificering af banen. Bl.a. med det fokus, at der skal ske en grøn omstilling af banen. Hjørring Kommune generelt har en meget grøn agenda, og ser derfor den grønne omstilling af banen, som en god ting. Der er fokus på køreledninger mange steder i landet, men netop nord for Aalborg bemærker kommunen, at fokus er på batteritog. Hvorvidt batteritog er en teknologisk god eller dårlig løsning hvad angår passagertogsdrift, er kommunen ikke ekspert i at vurdere, men det er glædeligt, at der er et fokus på at komme væk fra de fossile drivmidler. Det bliver interessant at følge, hvilken succes de får i midtjyske jernbaner.

Godstransport nord for fjorden

Hjørring Kommune arbejder i tæt samarbejde med en række aktører, om at få gods på banen til Hirtshals. Det gør vi af flere grunde, men følgende kan fremhæves:

- A) Gods er en grøn transportform. Bl.a. laver Hjørring Kommune et projekt sammen med norske CargoNet, som bl.a. redegør for at der skal anvendes 8 gange mere energi til at transportere gods på vej fremfor bane.
- B) Der er blevet bygget en kombiterminal i Hirtshals til netop at håndtere gods på Hirtshalsbanen. Det er Hirtshals Havns og Hjørring Kommunes store ønske, at den bliver taget i brug. Kombiterminalen er i øvrigt næsten 100 procent finansieret af staten.
- C) I trafikplanen beskrives, at der skal laves 700 meter krydsningsspor i Hjørring til netop at håndtere gods, hvilket er et godt og ikke mindst nødvendigt tiltag.
- D) Hjørring Kommune deltager i projektet: Grønn Jyllandskorridor, og har generelt tætte relationer til Sydnorge. Det er et kæmpe ønske for Sydnorge, at få mere gods igennem Hirtshals, da de dels er tættere på Danmark end Oslo, og fordi Oslo er en stor flaskehals. Desuden investerer Norge i disse år massivt i at flytte gods fra vej til sø og bane, hvilket forventes at øge godsmængderne på Hirtshals Havn fremover.
- E) I dag er der ca. 400 lastbiler, som passerer igennem havnen hver dag. Et enkelt fuldlængde godstog om dagen, vil kunne fjerne ca. 9 procent af lastbilerne fra vejene. Grønn Jyllandskorridor projektet, kommer til at redegøre for godsstrømmende, men hvis Trafikplanens henvisninger til transittrafik for gods også er gældende i Hirtshals, vil der pt. være godsmængder til at fylde 8 - 9 fuldlængde tog om dagen.
- F) Godsoperatører vil gerne køre gods nord for Limfjorden, men møder bl.a. udfordringer såsom, at banen ikke er elektrificeret med køreledninger og at der ikke er dobbeltspor.
- G) Hirtshals Havn har et tæt samarbejde med Aalborg havn, som i dag har gods på bane. Der arbejdes med flere modeller, men en model bygger på at gods



fremover kan splittes i Aalborg og køre til henholdsvis Aalborg havn, Hirtshals og Frederikshavn.

- H) Banen fra Aarhus til Hirtshals er blevet udpeget som TEN-T strækning af ScanMed (Scandinavian – Mediterranien Corridor) og jf. TEN-T reglementet, skal TEN-T strækninger være elektrificeret med køreledninger inden 2030.

Det er derfor Hjørring Kommunes forventning, at det inden for en kort tidshorizont vil lykkes, at få gods på bane til Hirtshals. Men det gods som kommer på bane, vil fremover være baseret på en lang række infrastrukturelle kompromiser, som gør det svært at drive en grøn og sund forretning. Så der er brug for, at der iværksættes flere infrastrukturelle tiltag.

Hjørring Kommune bemærker at trafikplanen ikke behandler, med hvilken teknologi gods kan transporteres i Nordjylland. Så vidt kommunen er orienteret, findes der i dag ikke batteritog til transport af gods. Kommunen vil derfor gerne bede trafikstyrelsen forholde sig til i deres trafikplan, hvordan godstransport nord for Limfjorden kan se ud rent teknologisk, med et sigte på at det også skal være grønne løsninger, som præger banens drift i årene fremover.

Derudover bør der i den teknologiske forholdelse vurderes, hvorvidt den valgte teknologiske løsning for gods i Nordjylland, hænger sammen med bl.a. løsninger i Tyskland jf. den EU-forpligtigelse, som fremføres på side 6 i trafikplanen.

Det er vigtigt ikke kun for Nordjylland og Sydnorges sammenhængskraft med Europa, men også vigtigt hvis nedenstående målsætning i trafikplanen skal kunne opfyldes:

Inden 2050: Jernbanegodstrafikken skal fordobles, jernbanetrafikken med højhastighedstog er tredoblet og TEN-T nettet er bygget færdigt med højhastighedsforbindelser mv.

Dato: 10. maj 2023
Sagsb.: Vejmyndigheden
Sagsnr.: eDoc 23-003034
Tlf.: 72 36 70 19
E-mail: vejogtrafik@holb.dk

**Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V**

(sendt pr. mail til info@trafikstyrelsen.dk og cc til sia@trafikstyrelsen.dk)

Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2023 fra Holbæk Kommune

De sidste 10 år har Holbæk Kommune oplevet en markant vækst i antallet af borgere, en vækst som kommunen forventer vil forsætte de kommende år. En stor del af borgerne i Holbæk kommune har arbejdet udenfor kommunegrænsen.

Væksten i antallet af borgere og trafikken til/fra Holbæk Kommune er over gennemsnittet i både forhold til andre Vestsjællandske kommuner og over de vækstestimer der er brugt i blandt andet Landstrafikmodellen.

En meget stor del af borgerne i Holbæk Kommune bruger i dag bilen, i stedet for toget, når de f.eks. tager til og fra arbejde eller til andre turformål. Væksten i arbejdsrelateret pendling med bil har været støt stigende, særligt i forhold til jobmarkedet øst for Holbæk Kommune.

Samtidig er der i dag kapacitetsproblemer i spidstimerne på motorvejsstrækninger rute 21 og 23, specielt omkring Lejre og Roskilde. Kapacitetsproblemer i spidstimerne på disse motorvejsstrækninger vil ikke blive mindre når motorvejsstrækningen til Kalundborg realiseres.

Det er derfor vurderingen at der ligger et potentiale i at gøre togtrafikken til og fra Holbæk Kommune mere konkurrencedygtig med henblik på at aflaste de nævnte motorvejsstrækninger. Derudover vil en mere konkurrencedygtig togtrafik bidrage til at sikre en mere bæredygtig og CO2-neutral transport.

Holbæk Kommune vil med høringsvaret gerne påpege, at forudsætninger for, at skabe en mere konkurrencedygtig togtrafik er hhv:

- mere rettidige togforbindelser
- flere og hurtigere tog i spidstimerne til og fra Holbæk
- en mere attraktiv prisstruktur
- understøttende sammenhænge til det øvrige kollektive trafiknet

Det er ligeledes vurderingen at der ligger et potentiale i øge kapaciteten i togtrafikken til og fra Holbæk Kommune, ud over det, som der estimeres i Trafikplanen. Det begrundes med, at der planlægges for en fortsat byudvikling i hele Holbæk Kommune generelt. Det er dog især i selve Holbæk By der vil ske en markant udvikling. Udviklingen i Holbæk By vil bl.a. ske via en fortsat fortætning af området omkring Holbæk St. samt udviklingen af nye områder i hhv. Holbæk Vest og Holbæk Øst. Særligt vil udviklingen af Holbæk Vest, som er et nyt byområde hvor der er foreslået opført 3.200 nye boliger, bidrage med mange nye potentielle kunder. Der kan derfor med fordel anlægges et trinbræt, som allerede nu indtænkes i diverse køreplaner.

Holbæk Kommune ser på baggrund af ovenstående et stort behov og potentiale i, at investere yderligere i togtrafikken i Nordvestsjælland. Særligt med henblik på, at få flere passagerer til at tage toget i stedet for bilen, hvilket yderligere bidrager til at indfri de ambitiøse klimamål, hvor muligheden for at reducere udledningen fra biltrafikken er afhængigt af et konkurrencedygtige alternativ.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål eller behov for uddybning, så står vi naturligvis til rådighed for uddybning.

Med venlig hilsen

Kasper Enevoldsen
Chef for Vækst og Bæredygtighed, Holbæk Kommune



Dato: 20. april 2023
Sagsnummer: 13.05.00-G01-1-23
Henv. til: Lena Husted
Direkte tlf.: 9611 7685
Afdeling tlf.: 9611 7560
Lena.Husted@holstebro.dk

Hørings svar til Trafikstyrelsen

Holstebro Kommune har modtaget høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane af marts 2023.

Holstebro Kommune ser med bekymring på fastholdelsen af adskillelsen af fjerntog og regionale tog i Vejle fra 2027. Holstebro Kommune ønsker at opretholde de fire daglige direkte forbindelser fra Holstebro til København, da dette vurderes at være til gavn for området og en afgørende forudsætning for sammenhængskraften i Danmark.

For Midt og Vestjylland er banen et vigtigt element i et fremtidigt effektivt og klimavenligt transportsystem for borgere, men også for virksomheder, som har behov for adgang til det internationale system for godstransport. Dette gælder specielt for strækningen Vejle – Struer, der som minimum bør fremtidssikres til at kunne håndtere mere gods. Derfor ser Holstebro Kommune med forundring på, at den planlagte elektrificering af strækningen mellem Vejle og Struer foreslås ændret, således at strækningen i stedet skal betjenes med batteritog.

Holstebro Kommune ser gerne, at en eventuel genåbning af Tvis Station medtages som et projekt i forbindelse med Trafikplanen, da dette vil have stor betydning for passagerer på strækningen Holstebro – Gødstrup Sygehus - Herning – Vejle/Århus.

På vegne af Teknisk Udvalg

Kenneth Tønning
Udvalgsformand

Anders Debel
Direktør Teknik og Miljø

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Horsens Kommunes hørings svar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane

Horsens Kommune takker for muligheden for at afgive hørings svar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane.

Horsens Kommune foreslår, at der til Trafikplanen tilføjes en genåbning af togstopet i Hovedgård.

Hovedgård har i dag ca. 2.280 indbyggere og er placeret som en del af den "Østjyske millionby" på banestrækningen mellem de to hurtigst voksende byer i Jylland; Horsens og Aarhus. Hovedgård er en by i vækst, og byen er blevet udpeget som perspektivområde med rum for 826 flere boliger.

Der er et stort lokalt ønske om at få et togstop. Byen savner i dag gode muligheder for offentlig transport – særligt efter regionale nedskæringer på den kollektive busstrafik – og byens indbyggere vælger derfor i høj grad bilen.

Et togstop i Hovedgård vil ikke blot styrke bysamfundet, men også være til gavn for klimaet, da det vil få flere over i den offentlige transport. Dertil vil det være en vigtig aflastning af vejene mod både Aarhus og Horsens, hvor der ofte er kø.

Antal passagerer

Ud fra det nuværende antal indbyggere er passagertallet beregnet til mellem 250 og 800 daglige af- og påstigere. Hvis der tilføjes 826 ekstra boliger til Hovedgård, vil det naturligt øge passagertallet betragteligt.

Horsens Kommune er i gang med at få udarbejdet en revideret beregning af passagertallet, hvor der bl.a. tages højde for de 826 ekstra boliger. Beregningen sendes til Trafikstyrelsen, så snart den ligger klar.

Omkostninger

Potentialet ved en genåbning af Hovedgård Station som standsningssted skal ses i sammenhæng med, at det kan gøres uden store omkostninger, da der allerede er en eksisterende station.

Find os

Teknik og Miljø
Økonomi, Administration og Strategi
Chr M Østergaards Vej 4
8700 Horsens

Kontakt os

Telefon: 76 29 29 29
Hjemmeside: horsens.dk

Følg os på

Facebook
LinkedIn
Instagram

Horsens Kommune

En åbning af stationen vil kræve etablering af en perron på den østlige side samt en ombygning af den vestlige perron. Disse omkostninger er dog relativt små, sammenlignet med omkostningerne ved at etablere en ny station.

Med venlig hilsen

Jens Møller Christensen

Økonomi- Og Stabschef

Husk, at du ikke bør sende følsomme eller fortrolige oplysninger til os på mail. Det gælder f.eks. cpr-nummer, helbredsmæssige eller økonomiske oplysninger. Læs, hvad du i stedet kan gøre på www.horsens.dk/sikkermail

Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk

Dato: 11.05.2023

Center for By og Miljø
Team vej og park
horsholm.dk

Skal du på rådhuset? Bestil
tid på horsholm.dk/tid eller
ring 4849 0000

Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane

Hørsholm Kommune finder Trafikplan for den statslige jernbane uambitiøs for Kystbanen og dermed for hele Nordsjælland.

Planen honorerer ikke andelen af den samlede passagermængde på Kystbanen. Der er ingen planer for Kystbanen, andet end det skal undersøges om muligheden for S-togsbetjening på Kystbanen ude i fremtiden. Frekvensen af tog for de øvrige fingre i fingreplanen er markant højere end for frekvensen på Kystbanen. Passagererne på Kystbanen er således stillet ringere end for det øvrige fingreområder i fingerplanen.

At adskille Kystbanen fra Øresundstrafikken betyder, at der ikke længere er en direkte forbindelse fra de to togstationer, der er placeret i Hørsholm Kommune – Kokkedal Station og Rungsted Kyst Station – til Ørestaden, lufthavnen og Sverige. Da en del af borgerne i Hørsholm Kommune er afhængig af en god forbindelse til Ørestaden og lufthavnen, er det til stor gene for passagererne. Det vil ud over genen ved togsift også betyde en rejsetidsforlængelse.

Det ses også tydeligt på passagerfremskrivningen for bl.a. Rungsted Kyst, der mister over halvdelen af sine passagerer.

Hørsholm Kommune savner de nye ændringer for Kystbanen i Trafikplanen, der derfor er ikke retvisende i forhold til køreplansændringen præsenteret for de nordsjællandske borgmestre på mødet d. 2. marts 2023.

Ved at have en god velfungerende og en hyppig frekvens på den kollektive trafik for oplandet til København sikrer man, at flere vælger den kollektive trafik, og dermed flytter passagerer fra biltrafikken over i den kollektive trafik. Derved kan man nedsætte trængslen på bl.a. motorvejene, som i sidste ende giver en god samfundsøkonomisk gevinst.

Hørsholm Kommune ønsker en bedre og mere sammenhængende togdrift for vores borgere, det afspejler Trafikplanen ikke.

Kontakt

Louise Hvingtoft Hansen
Projektleder
lhv@horsholm.dk
Direkte tlf. 4849 2061

Venlig hilsen

Louise Hvingtoft Hansen
Projektleder

Signe Arrhenius

Fra: Thomas Nielsen <thni@kalundborg.dk>
Sendt: 9. maj 2023 15:01
Til: ts Info; Signe Arrhenius
Cc: Søren Stensgaard
Emne: Kalundborg Kommunes hørings svar til "Trafikplan for den statslige jernbane 2023"

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1637655

Til Trafikstyrelsen

Hermed fremsendes Kalundborg Kommunes hørings svar til "Trafikplan for den statslige jernbane 2023"

Elektrificering

Det fremgår at strækningen Kalundborg - Holbæk elektrificeres inden 2030, der er forsat en forventning om at den oprindelige plan for elektrificering inden 2028 overholdes.

Rejsetider

Af side 24 fremgår det at der forventes en reduktion i rejsetider på visse strækninger. Strækningen Kalundborg - København fremgår ikke af denne oversigt, dog forventes det forsat at de oprindelige rejsetidsforbedringer på denne strækning opretholdes, så gevinsterne ved en elektrificering giver udslag i reducerede rejsetider og øget regularitet til og fra Kalundborg.

Passagerprognoser på stationer

Af oversigten i bilag 1, fremgår det at der forventes passagertal på hhv. 200 for Kalundborg Øst og 1300 for Kalundborg station. Set i forhold til den øget aktivitet der er planlagt i den kommende årrække, ses disse tal som meget lavt sat. Der er besluttet investeringer i udvidelsen af den industrielle produktion for 18 milliarder der forventes implementeret til 2028. Yderligere udvides antallet af uddannelser i Kalundborg betydeligt i parløb med udvidelser af biotekindustrien, alt sammen forhold der øger behovet for en velfungerende kollektiv togtransport.

Dialog om betjening af Kalundborg

Kalundborg Kommune ønsker en løbene dialog med DSB, om en forbedring af togbetjeningen af Kalundborg.

Med venlig hilsen

Thomas Nielsen
Senior Project Manager
Direkte: 59 53 45 01
Mobil: 24 59 49 48
Email: thni@kalundborg.dk

Plan, Byg og Miljø - Team Bæredygtig
Udvikling
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg
www.kalundborg.dk



Hjælp til med at passe på miljøet - print ikke denne e-mail.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

8. maj 2023 - Sagsnr. 23/11143 - Løbenr. 86337/23

Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Trafikstyrelsen har pr. 9. marts 2023 udsendt Trafikplan for den statslige jernbane 2023 i høring. Kolding Kommune sender hermed sit høringssvar.

Et effektivt og sammenhængende transportsystem er nødvendigt for at binde landsdelene sammen. Elektrificeringen af den danske jernbane baner vejen for en mere klimavenlig og grøn jernbane, og implementeringen af et nyt signalanlæg er med til at garantere at jernbanedriften forbliver sikker og pålidelig.

Kolding Kommune er en del af Trekantområdet. Et område med gode uddannelsesmuligheder, mange fritidstilbud og et rigt kulturliv. Trekantområdet er Danmarks absolutte trafikale knudepunkt for både person- og godstrafik. Her er flere industriarbejdspladser end i Danmarks tre største byer tilsammen. De mange arbejdspladser bevirker, at Trekantområdet fungerer som et pendlingsopland. Fremkommeligheden er dog underlagt flere barrierer som forhindrer en optimal tilgængelighed og mobilitet. Trængsel på vejene er en velkendt udfordring. En anden udfordring er de ikke-konkurrencedygtige rejsetider, der eksisterer på mange jernbaneforbindelser.

Togbetjeningen mellem Kolding og Vejle er ikke særligt gode. Både Kolding og Vejle er plaget af tæt trafik i myldretiden, og toget kunne være et attraktivt alternativ til personbilen, hvis rejsetiden med tog var bedre og kørte med en rimelig frekvens. Rejsetiden mellem Kolding og Vejle er på op til 54 minutter inkl. togsift i Fredericia. Ved etablering af en supplerende hurtig, direkte forbindelse er det muligt at opnå 24 minutters køretid med tog mellem Kolding og Vejle. Det er dog vigtigt, at forbedringer på togtilbuddet i Kolding – Fredericia – Vejle området ikke sker på bekostning af de togmuligheder, der allerede er i området.

I høringsudgaven bliver der beskrevet om muligheden for at togtrafikken mellem Aarhus og Hamborg i fremtiden kan trækkes af el-lokomotiver. Statens trafikplan omtaler også skitser til et nyt internationalt trafiknet, hvor internationale toglinjer opgraderes på tværs af Europa. Trafikplanen siger dog ikke noget om tidsperspektiv, frekvens og standsningsmønster for den fremtidige betjening mellem Hamborg og Aarhus.

Kolding Kommune ser gerne, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timesdrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs, herunder Kolding og Vejle. Baneforbindelsen til Hamborg er vigtig for Trekantområdets overordnede tilgængelighed. En stærkere nord-syd togforbindelse vil gøre toget til en reel valgmulighed for grænseoverskridende trafik og samtidig styrke den grønne mobilitet.

Kolding Kommune opfordrer til, at der skabes hyppigere togbetjening internt i Trekantområdet. En direkte forbindelse mellem Kolding og Vejle vil mindske rejsetiden markant og være et reelt og attraktivt alternativ til personbilen.

Venlig hilsen

Thorarinn Aggi Thorarinsson
Trafikplanlægger



Til Trafikstyrelsen

Administrativt hørings svar fra Københavns Kommune til Trafikstyrelsens Trafikplan 2023 for den statslige jernbane

Trafikstyrelsen har sendt Trafikplan 2023 for den statslige jernbane i offentlig høring frem til den 10. maj 2023.

Med trafikplanen ønsker Trafikstyrelsen at præsentere et langsigtet overblik over den forventede udvikling på jernbanen. Det fremgår videre, at grundlaget for Trafikplan 2023 for den statslige jernbane er de politiske beslutninger med betydning for jernbanen (bl.a. Infrastrukturplan 2035), samt at trafikplanens rolle er at give et overordnet bud på, hvordan man kan udnytte alle de besluttede og finansierede anlæg.

Københavns Kommune har en række bemærkninger til trafikplanens enkeltdele.

Stationsnærhed i byplanlægningen

Ifølge Trafikplan 2023 lokaliseres mange store kontorbygninger fortsat langt fra stationerne på det overordnede banenet, såsom S-tog, regional- og Øresundstog. Dette udfordrer togets konkurrenceevne i forhold til biler som transportmiddel. Københavns Kommune finder det vigtigt, at stationsnærhedsprincippet konsekvent anvendes i hovedstadsområdet for at øge brug af tog som transportmiddel for pendlere.

Signalprogrammet

Københavns Kommune bemærker, at signalprogrammet var planlagt til at være fuldt implementeret på fjern- og regionalbaner i 2021, men flere udfordringer har forsinket programmet. Med den nye plan forventes fuld implementering først omkring 2030. Dette betyder, at visse strækninger på Sjælland, fx strækningen mellem Femernforbindelsen og København og videre til Øresundsforbindelsen, ikke vil blive fuldt implementeret før tæt på 2030. Hvis der er yderligere forsinkelser i disse projekter, vil det udskyde realiseringen af potentialet i Femernforbindelsen fra 2029 og fremefter.

Automatisering af S-tog

Københavns Kommune ser frem til, at de eksisterende S-tog udskiftes til nyt materiel og at S-togene bliver automatiseret. Automatisering,

10-05-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 7247

Dokumentnummer i F2
3116894

Sagsnummer eDoc
2023-0161036

sammen med implementeringen af et nyt signalsystem på S-banen, vil muliggøre øget frekvens til gavn for pendlerne i København og hovedstadsområdet. Københavns Kommune lægger vægt på, at automatisering af S-banen sker med færrest mulige gener i anlægsfasen, og at implementeringen sker så hurtigt som muligt, med henblik på at understøtte grøn mobilitet til og fra København og i hovedstadsområdet.

Rettidig implementering af besluttede projekter

De godkendte infrastrukturprojekter forventes ifølge Trafikplan 2023 at være klar til ibrugtagning i tre tempi:

- Køreplan 2025: Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station,
- Køreplan 2030: Retningsdrift på Københavns Lufthavn, vendespor på Københavns Lufthavn, overhalingsspor på Kalvebod, vendespor på Carlsberg og flytning af Herlev Station, hastighedsforbedring på strækningen Ringsted-Korsør, ny Storstrømsbro, jernbaneinfrastruktur for Femernforbindelsen og opgradering af Hillerød Station
- Køreplan 2035 og fremad: Førerløse S-tog, hastighedsforbedring på S-banen, ombygning af Nordhavn Station og forenkling af Københavns Hovedbanegård.

Københavns Kommune finder det vigtigt, at staten er optaget af at sikre rettidig eller gerne hurtigere implementering af de enkelte projekter, som indgår i Infrastrukturplan 2035 og afspejles i Trafikplan 2023. Hvis disse projekter bliver forsinkede, udfordres målet om at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, ligesom det ikke vil afhjælpe trængsel på vejene, men udskyde den grønne omstilling af mobiliteten.

Tog har tabt markedsandele til bilen

Trafikplanen redegør bl.a. for, at toget har tabt markedsandele til bilen, modsat andre lande Danmark typisk sammenlignes med. Københavns Kommune så gerne Trafikstyrelsens refleksioner i forhold til, hvorfor toget har tabt markedsandele til bilen og hvad der gøres for at ændre dette, så Danmark kan nå EU-kommissionens mål, om at sikre en større vækst i jernbanetransport end biltransport. Københavns Kommune har ligeledes en ambition om at nedbringe andelen af bilture og øge andelen af kollektive ture. Et øget samarbejde om at styrke den samlede rejse og gøre denne til et attraktivt alternativ til bilturen kan understøtte dette, herunder bedre adgange til stationer for gående og cyklende, god cykelparkering og attraktive venteforhold. Københavns Kommune byder derfor statens invitation til dialog på tværs af sektoren velkommen.

Elektrisk togmateriel

Københavns Kommune finder det positivt, at der investeres i nyt elektrisk togmateriel til landsdækkende fjern tog, internationale fjern tog til

Tyskland, regionaltog og S-tog. Ifølge trafikplanen vil det betyde, at elektricitet vil udgøre ca. 80% af det samlede energiforbrug til passagertog i 2030. Det vil understøtte en mere klimavenlig mobilitet og renere luft i København og hovedstadsområdet.

Statens rolle ift. knudepunkter mv.

Københavns Kommune bemærker, at trafikplanen bl.a. beskriver trafik-selskabernes fokus på arbejdet med skiftsteder, knudepunkter mv. Statens rolle i dette samspil fremgår ikke tydeligt. Eksempelvis kunne overvejelser om DSB's rolle beskrives, da Københavns Kommune ser DSB som en vigtig samarbejdspartner i arbejdet med at styrke den samlede kollektive transport.

EU's Green Deal

Københavns Kommune finder det positivt, at Trafikplan 2023 har reference til EU-Kommissionens grønne pagt (Green Deal) med en fælles målsætning om, at Europa skal være klimaneutral i 2050. Transportsektoren skal reducere drivhusgasudledningen med 90%. Jernbanen skal fordoble højhastighedstogtrafikken inden 2030 og fordoble godstrafikken inden 2050. København er bl.a. optaget af en fordobling af gods på jernbanen frem til 2050, da det både vil sikre en mere klimavenlig gods-transport igennem Danmark og kan bidrage til mindre trængsel på motorvejene i hovedstadsområdet.

TEE 2.0

Københavns Kommune finder det positivt, at Trafikplan 2023 inkluderer TEE 2.0 (Trans-Europa Ekspres), der er langsigtet vision om en opgradering af internationale toglinjer på tværs af Europa. TEE 2.0 omfatter både hurtige dag- og nattog, og udnytter dermed potentialet i Femernforbindelsen til at binde skandinaviske byer bedre sammen med Centraleuropa. I den sammenhæng er det positivt, at EU Kommissionen i januar 2023 har besluttet at støtte 10 pilotprojekter, med internationale passagertog, hvor de første bliver ibrugtaget i sommeren 2023. Projekterne omfatter bl.a. til pilotprojekter på strækninger som nattog Stockholm-Berlin, dagtog Gøteborg-Hamborg, Snälltaget (nattog) Stockholm-Berlin, Prag-Berlin-København m.fl.



Dato	Dokumentnummer	Trafik & mobilitet
------	----------------	--------------------

16. maj 2023

2023-008316-2

Høringssvar fra Køge Kommune til "Trafikplan for den statslige jernbane"Køge Rådhus
Torvet 1
4600 Køgewww.koege.dk

Køge Kommune har med stor interesse læst den nye trafikplan, som i høj grad påvirker flere områder i Kommunen.

Tlf. 56 67 67 67

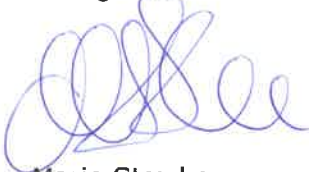
Køge Kommune har særligt hæftet sig ved følgende forhold:

Kontakt:
Ulrik Djupdræt
Tlf. +4530687706

1. I Aftale om Infrastrukturplan 2035 er der afsat 4 mio.kr. til en forundersøgelse af et dobbeltspor Køge - Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station. Dette projekt bør indgå i planen, og gerne med en snarlig eksekvering. Dobbeltsporet vil øge driftsstabiliteten både på toget fra Østbanen mod Roskilde og på Næstved - Køge - Nivå-forbindelsen og give mulighed for at øge antallet af tog. I dag er der 4 tog i hver retning på strækningen inkl. stop på Ølby station. En udvidelse til dobbeltspor vil også understøtte godstransporten til Køge havn.
2. I Linjediagrammet på siden 23 vises et eksempel på, hvordan togene kunne køre i 2025. I sidste trafikplan var der linjediagrammer flere år frem og det gav en god forståelse for de langsigtede planer. Der kan med fordel indarbejdes linjediagrammer, der rækker længere frem end 2 år.
3. I linjediagrammet er det vist, at den nye forbindelse Næstved - Køge - Nivå som netop er idriftsat, ikke stopper på Ølby station. For Køge Kommune er det helt afgørende, at dette tog, også har stop på Ølby Station. Ølby Station ligger få hundrede meter fra Sjællands Universitetshospital Køge der om få år forventes af have over 4200 ansatte, 60.000 årlige indlæggelser og 400.000 besøgende.
4. På samme linjediagram er der for Køge Nord kun vist 3 stop i timen. I den statslige trafikplan fra 2017 var der vist 5 stop i timen i 2027, og herunder også toget mod Nykøbing Falster, som i nærværende plan ikke stopper der. Køge kommune ser det som helt centralt, at antallet af stop øges, både i forhold til parkér og rejs, betjening og udvikling af nærområdet, samt i forhold til adgang med kollektiv trafik fra Midt- og Vestsjælland til fx Sjællands Universitetshospital, Køge.

5. I linjediagrammet er også vist, at toget København – Slagelse ikke stopper i Borup. I den forrige trafikplan var der på linjeplan for 2027 vist et stop i Borup. Det bemærkes, at linjeplanen i denne trafikplan er for 2025, men kommunen ser gerne flere stop i Borup og gerne så snart som muligt.
6. I den sidste Trafikplan 2017-2032 (side 53) henvises til den i 2014 udarbejdede analyse af stationsstrukturen i Danmark, hvor der bl.a. blev peget på, at en mulig station i Hastrup lige syd for Køge, vil være et rentabelt tiltag. Køge Kommune ser gerne, det afklares nærmere, om der kan etableres en station, og hvad det evt. kræver af sporkapacitet, med henblik på den fremadrettede planlægning i området.
7. I nærværende trafikplan er vist prognoser for væksten i passagerer. Der er for de fleste stationer i Køge Kommune en prognose, der viser et stagneret eller nedadgående passagertal. For Ølby Station hvor der kommer en markant vækst i aktiviteter i området, forventes ikke en stigning af antallet af passagerer fra 2019 og frem.
8. I den tidligere trafikplan indgik overvejelser om kombiterminaler. Køge Kommune ser et behov for yderligere kombiterminaler i det Sjællandske område, når Femern-forbindelsen åbner, og indgår gerne i yderligere dialog herom.

Venlig hilsen



Marie Stærke
Borgmester



Peter Frost
Kommunaldirektør



Lejre Kommune
Møllebjergvej 4
4330 Hvalsø
T 4646 4646
F 4646 4615
H www.lejre.dk

Dato: 31. maj 2023
J.nr.: 23-3402

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Foreløbigt hørings svar til forslag til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Lejre Kommune har gennemgået "Trafikplan for den statslige jernbane, Høringsudgave" og har på den baggrund udarbejdet et hørings svar.

Hørings svaret er foreløbigt, da Lejre Kommunes hørings svar først behandles på Kommunalbestyrelsens møde den 30. maj 2023. Der tages derfor forbehold for indholdet. Endeligt hørings svar fremsendes snarest muligt efter den politiske behandling af sagen.

Danmark har brug for, at disse års store og ambitiøse investeringer i baneinfrastruktur følges op med en tilsvarende ambitiøs togdrift. En togdrift der retter fokus mod de mange tusinder af daglige pendlere, der hver dag har behov for at komme til og fra arbejde i de største byer på Sjælland. Flere daglige pendlere er en samfundsøkonomisk og miljømæssig gevinst, fordi det understøtter fleksibiliteten på arbejdsmarkedet, nedbringer forureningen, støjbelastningen og CO₂-udledningen og letter trængslen på de store indfaldsveje.

Lejre Kommune er en pendlerkommune, hvor ca. halvdelen af Lejre Kommunes CO₂ aftryk er knyttet til transport. Den grønne omstilling af transporten i Lejre kan populært sagt ikke ske alene med flere elbiler. Trafikplanen byder på en lang række anlægsinvesteringer. Generelt sagt er det dog vigtigt at pointere, at den kollektive trafik har en stor rolle i den grønne omstilling og at der er behov for yderligere initiativer både på anlægsområdet og på togbetjeningen, hvis klimamålene skal nås.

Roskilde Station er et vigtigt knudepunkt for togtrafikken til og fra Lejre Kommune. Derfor har Lejre Kommune haft dialog med Roskilde Kommune om trafikplanen og der kan opleves flere sammenfald i vores anbefalinger. Lejre Kommune har følgende anbefalinger til det videre arbejde med trafikplanen:





Anbefaling 1: Skab bedre forbindelser imellem de store Sjællandske byer, herunder øget betjening af Lejre og Hvalsø stationer:

En stærk opkobling imellem de store og mindre byer på Sjælland er afgørende for, at Sjælland er et attraktivt sted at bo og arbejde i. En stærk opkobling medfører også, at der findes et reelt alternativ til bilen for de mange pendlere uden for Region Hovedstaden. Uden for dagtimerne falder togbetjeningen dog markant, og der er således blot en enkelt afgang hver time imellem Roskilde og Holbæk

Lejre Kommune oplever en massiv interesse for bosætning i vores to stationsbyer, Lejre og Hvalsø. Siden 2019 er befolkningen vokset – i Lejre med 28,1 % - i Hvalsø 'kun' med 2,3%. I de kommende år viser vores befolkningsprognose en yderligere stigning – særligt i Hvalsø:

År	Indbyggere			Stigning i forhold til '22			
	2022	2025	2030	2035	2025	2030	2035
Lejre	3131	3303	3245	3254	5,5	3,6	3,9
Hvalsø	4262	5027	5228	5191	17,9	22,7	21,8

Disse tal er ikke med i forudsætningerne for planen. Og vi stiller os derfor kritiske til modellens forventninger om faldende passagergrundlag på de to stationer, som vist Trafikplanens bilag 1.

Vi er med på, at Corona m.m. har sat sit præg på brugen af den kollektive trafik, men både Hvalsø og Lejre har haft markant højere passagergrundlag, så der må være tale om lavt hængende frugter for at øge brugen af togene. Derudover er Hvalsø den tredje mest benyttede station på Nordvestbanen og Lejre ligger som nr. 5 med flere passagerer end Kalundborg.

For at øge brugen af den kollektive trafik har Lejre Kommune over den sidste planperiode forbedret pendlerfaciliteterne på stationerne. Parkeringsfaciliteterne er markant øget både i Lejre og Hvalsø – både for biler med nye p-pladser og for cykler med flere nye overdækkede cykelskure, cykelservicefunktioner o.lign.

Lejre Kommune anbefaler, at niveauet i togbetjeningen i Planår 2025 som minimum fastholdes i dagtimerne og gerne styrkes ved flere afgang. Det kan bl.a. ske ved at lave forbindelser til Lufthavnen via Ring Syd (jf. anbefaling 3). Vi opfordrer samtidig kraftigt til, at niveauet uden for dagtimerne styrkes, så der som minimum er to afgang i timen





Anbefaling 2: Flyt godstransporten til Køge-banen som oprindeligt forudsat.

Mængderne af gods, der transporteres med tog forventes fortsat at stige markant. Som det fremgår af Trafikplanen, er det politisk vedtaget i EU i den såkaldte Green Deal, at jernbanegodstrafikken fordobles inden 2050. En fortsat effektivisering af banegodstransporterne betyder dog samtidig, at antallet af godstog blot forventes at stige svagt – primært fordi godstogene bliver længere og tungere. Det fremgår af Trafikplanen, at der i dag er to godskanaler igennem Danmark uden for myldretiden og at dette forventes at stige til tre godskanaler, når Femern Bælt-forbindelsen er opført.

Godstogstrafikken har en stor støj- og vibrationsbelastning til stor gene for nuværende og fremtidige borgere i de jernbanenære områder. Godstrafik bør i videst mulig omfang afvikles uden for natte- og aftentimer, samt på banestrækninger som er anlagt under hensyn til støjgener frem for i områder med beboere, der er belastet af støjen fra den tiltagende godstrafik.

Den nye linjeføring København-Ringsted har til gengæld gode forudsætninger for øget godstransport og her har Lejre Kommune noteret sig det store arbejde Staten har gjort for at minimere støjgener langs med Ringstedbanen. Tildeling af eventuelle flere godskanaler og afvikling af nuværende godstrafik bør derfor afvikles på den kommende Ringstedbane.

Lejre Kommune anbefaler derfor, at godstogstrafikken igennem Lejre og Roskilde Kommune hurtigst muligt afvikles og i stedet føres via den nye Ringstedbane med bedre støjdæmpende forudsætninger for øget godstrafik.

Anbefaling 3: Flere forbindelser til Københavns Lufthavn via Ring Syd:

Lejre Kommune kan med glæde konstatere, at forbedringerne på Ring Syd har muliggjort genetableringen af den vigtige forbindelse mellem Roskilde Station og Københavns Lufthavn, og at Ring Syd samtidig er blevet forlænget som også blev anbefalet af Lejre Kommune i forbindelse med høringen af den forrige Trafikplan. Vi ærgrer os dog over, at forlængelsen ikke fortsætter ad Nordvestbanen til Holbæk. Det kunne være en mulighed for at øge togbetjeningen som beskrevet ovenfor og give en kærkommen direkte forbindelse fra lufthavnen til stationsbyerne i Lejre Kommune og Holbæk.

Det er dog bemærkelsesværdigt, at der i dag og ifølge Trafikplanen også fra 2025 blot er et enkelt tog i timen via Ring Syd til Lufthavnen og alene i dagtimerne. Samtidig bliver vi gjort opmærksomme på, at der er mange aflysninger på strækningen, idet toget har lav prioritet.





Den lave frekvens og oplevelsen af de mange aflysninger betyder, at produktet ikke opleves som attraktivt, hvilket er meget uheldigt. Ved at øge frekvensen kan den direkte forbindelse til lufthavnen måske deles til flere af de andre store sjællandske byer som Ringsted, Slagelse, Holbæk og Næstved, samt til glæde for de mindre stationsbyer, som Lejre og Hvalsø.

Lejre Kommunes anbefaler derfor på det kraftigste, at lufthavnsforbindelsen Ring Syd opprioriteres med mindst to afgang i timen i tidsrummet 6-24 og forbindelser til og fra andre Sjællandske byer som Holbæk og Næstved via Roskilde samt at der prioriteres stop i de mindre bysamfund på Midt- og Vestsjælland.

Anbefaling 4: Prioriter forbindelse imellem de største stationer uden for Hovedstaden: Med etableringen af Ringstedbanen er det naturligt, at der afgår færre fjerntog fra Roskilde Station til Fyn/Jylland. Det er naturligt, at Lyntoget mellem København og Aarhus/Aalborg ledes via Ringstedbanen. Lyntoget stopper imidlertid ikke ved hverken Ny Ellebjerg eller Køge Nord, og derfor er det forståeligt, at det ene af de to InterCity-tog til Jylland i dag og ifølge trafikplanen også fremover ledes via Ringstedbanen med stop ved Køge Nord. Dermed er der i dag kun en enkelt afgang i timen til Jylland/Fyn fra Roskilde Station. For Lejre Kommunes borgere er Roskilde Station et vigtigt trafikknudepunkt og den nærmeste station med interCity-forbindelse til Fyn og Jylland. Det er yderst beklageligt, at der fra Roskilde Station, som er Danmarks største station uden for Hovedstaden målt på antallet af passagerer, blot er én afgang i timen til Fyn og Jylland.

Og det er endnu mere beklageligt, at der ikke er forbindelse til Aarhus H, der er Danmarks næststørste station uden for Hovedstaden målt på antallet af passagerer. Derimod er Roskilde Station med mere end 8 mio. årlige passagerer forbundet til Esbjerg, der har mindre end to mio. passagerer. Det samme gælder for Aarhus H, der med mere end 6 mio. årlige passagerer er forbundet til Køge Nord, hvor der først fra 2030 forventes at være mere en 1 mio. passagerer. Det gør alternativet med bil eller bus over den mere klimabelatende Molslinje samlet set mere interessant og det er ærgerligt for togdriften generelt, som kunne nyde godt af et større passagergrundlag.

Lejre Kommune anbefaler derfor at etablere direkte forbindelse imellem Aarhus og Roskilde, ved at lade Intercity-toget mellem København og Aarhus/Aalborg blive ledt via Roskilde. Dette kan optimalt set gøres ved at lade InterCityLyn-toget mellem København og Aarhus/Aalborg standse i Køge Nord, hvilket vil være et markant løft for både Køge Nord Station (der bliver Lyntogsstation) og for Roskilde Station (der igen får to afgang i timen til



Fyn/Jylland. Alternativt kan det som næstbedste løsning ske ved at lade InterCity-toget til Esbjerg køre via Ringstedbanen.

Anbefaling 5: 15 min. drift på forlængelse af Østbanen: En god mobilitet er en afgørende parameter for at skabe vækst både hvad angår bosætning og erhvervsliv i enhver by. Togforbindelsen mellem Roskilde - Køge vil i fremtiden få en vigtigere rolle, idet regionens nye supersygehus bliver placeret i Køge. Det er derfor vigtigt at styrke den kollektive trafikforbindelse mellem Roskilde og Køge.

Her vil en hyppig afgangsfrekvens være det, som kan sikre gode vilkår for pendlere, studerende samt besøgende og ambulante patienter til det nye Supersygehus – særligt for at sikre forbindelse videre til Lejre, Hvalsø m.fl.

Lejre Kommune anbefaler derfor at etablere 15 min. drift i dagtimerne, hvilket også kan give en god sammenhængende drift med Østbanen på Stevn til henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig.


Anbefaling 6: Pendlerstation ved Roskilde Vest

For Lejre Kommune er den væsentligste prioritet at få øget frekvensen til de to stationsbyer Lejre og Hvalsø. I det lys er Lejre Kommune enig med Roskilde Kommune i at en pendlerstation ved Roskilde Vest vil forbedre adgangen til jernbanetrafikken på Sjælland væsentligt.

En ny pendlerstation ved Roskilde Vest vil ikke kun styrke jernbanetrafikken, men også forbedre fremkommeligheden på indfaldsvejene både til Roskilde og til hovedstaden som helhed.

Lejre Kommune anbefaler, at der sættes gang i analyser der kan afdække potentialerne for en ny pendlerstation ved Roskilde Vest.

Med venlig hilsen


Tina Mandrup
Borgmester


Anders Agger
Kommunaldirektør



Dato: 10. maj 20232023

Lolland Kommune
Strategi og Politik

Kontaktperson
Mette Boje Madsen
Strategi og Politik - Sektor

Tlf.: +4529427303

Hørings svar:

Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Lolland Kommune hilser den nye trafikplan velkommen. Vi noterer os med tilfredshed, at:

- Det nu forventes, at den samlede rejsetid mellem København H og Nykøbing F bliver på 1 time og 4 minutter. Dermed lever trafikplanen op til forventningerne om rejsetider på ca. 1 time i anlægsloven for den faste Femern forbindelse.
- Der opereres med timedrift fra den nye station syd for Holeby, når Femern-forbindelsen åbner. Af hensyn til pendlere på Sydlolland bør stationen efter Lolland Kommunes opfattelse tages i brug, så snart sporarbejderne mellem Nykøbing F. og den nye station er afsluttet.

Historisk set har de internationale tog til Tyskland altid stoppet i Nykøbing F. og det bør de også gøre i fremtiden. Stationen er ideelt placeret til at opsamle og fordele passagerer fra den internationale forbindelse til Sydsjælland og hele Lolland-Falster – herunder til Sakskøbing, Maribo og Nakskov via Lollandsbanen.

Det har tidligere været overvejet at etablere regionaltog mellem Lübeck og Nykøbing F. Disse overvejelser bør genoptages for at styrke integrationen, herunder en tættere integration af arbejdsmarkederne, i Femern Belt regionen. Det vil styrke bosætning og turisme i landsdelen.



Trafikstyrelsen
Att.: Signe Arrhenius

Dato: 08-05-2023
Ref.: METMI
J.nr.: 05.00.00-G01-48-23

Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Lyngby-Taarbæk Kommune indsender hermed høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Undersøgelse af S-togsdrift på Kystbanen

- Kystbanen med Klampenborg Station i Gentofte Kommune, betjener også pendlere og borgere i Lyngby-Taarbæk Kommune. Vi har derfor noteret os, at der mellem 2035-2040 ligger en overordnet plan om, at undersøge S-togsdrift på Kystbanen. Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at opretholde en høj komfort og service på Kystbanen, som de nuværende togmateriel gør. Vi ønsker, at kommunerne, som Kystbanen kører igennem inddrages i arbejdet med at undersøge S-togsdrift på Kystbanen.

Trafikknudepunkter og koordinering af den kollektive trafik

- Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2025 en letbane, der er i drift. Dermed vil Lyngby station i endnu højere grad end i dag, blive et centralt trafikknudepunkt for kollektiv trafik i Nordsjælland. Det stiller øgede krav til koordinering af køreplanslægningen mellem både S-tog, Kystbanen, privatbaner og busser. Det vil derfor være vigtigt, at alle parter inden for kollektiv trafik bidrager til forbedre og understøtte det samlede kollektive trafikudbud og særligt omkring koordinering af betjeningen og køreplanslægningen.

Det er i Lyngby-Taarbæk kommunes interesse, at kunne tilbyde både borgere og handels- og erhvervsliv en effektiv og samkoordineret kollektiv trafik.

Det er overordnet positivt, at Trafikstyrelsen med denne plan, gerne vil bidrage til dialog på tværs af sektoren, set i lyset af de mange anlægsprojekter af den kollektive trafik i og omkring Hovedstaden. Vi bidrager gerne til dialogen om, hvordan vi får en styrket og effektiv kollektiv trafik.

Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed

Lyngby Rådhus
Toftøbæksvej 12
2800 Kgs. Lyngby
Tlf.

METMI@ltk.dk
trafikmiljoebaeredygtighed@ltk.dk
www.ltk.dk



Vi ser især de kommende politiske beslutninger vedr. den fremtidige betjening for vigtige i forhold til at opnå den bedst mulige betjening og samkoordinering af både S-tog, Kystbane, privatbaner, busser og kommende letbane.

Venlig hilsen

Mette Dam Mikkelsen, Specialkonsulent

Afdelingen for Trafik og Mobilitet
Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Afdeling: Vej og ejendom
Dato: 10.05.2023
Reference: Rene Meyer
E-mail: rem@norddjurs.dk

info@trafikstyrelsen.dk
Kopi til: sia@trafikstyrelsen.dk

Norddjurs Kommunes høringsvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Norddjurs Kommunes bemærkninger til trafikplanen

Miljø- og teknikudvalget i Norddjurs Kommune takker for høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane, 2023, og har følgende bemærkninger:

Statslige baneinvesteringer

Det fremgår, at en væsentlig forudsætning for trafikplanen er aftalen Infrastrukturplan 2035. Infrastrukturplanen sætter rammerne for væsentlige statslige investeringer i baneinfrastruktur, desværre vil ingen af disse baneinvesteringer have direkte betydning for Grenaa-banen og vores borgere som bruger Letbanen. Grenaa-banen kan gøres mere driftssikker, attraktiv at bruge, få højere frekvens eller gennemkørende tog ved etablering af dobbeltspor mellem Lystrup og Hornslet og flere krydsningsstationer på Djursland.

Statslige puljer til stationer og overgange

Norddjurs Kommune arbejder løbende med at opgradere sine 3 letbanestationer, heriblandt at gøre dem mere tilgængelige og attraktive, samt sikre gode overgange over sporene. Der er statslige puljer til alle 3 emner, som også nævnes i fremsendte høringsmateriale. Men så vidt Norddjurs Kommune er informeret, kan kommunen ikke få støtte fra de nævnte puljer til letbanestationerne, da Grenaa-banen ikke opfattes som en del af det statslige jernbanenet. Som man kan se på kortet på side 13. Det på trods af at banen på Djursland er ejet af Banedanmark.

Norddjurs Kommune vil for at undgå yderligere misforståelser anmode om, at det specificeres i de statslige puljer, at der kan søges til alle aktive stationer på Banedanmarks skinnenet, heriblandt letbanestationer på Grenaa-banen.

Kortere rejsetider på hovedstrækningen København - Odense - Aarhus - Aalborg

Norddjurs Kommunes borgere vil få gavn af rejsetidsreduktioner på landsdelstrafikken. Her fremgår den igangværende udrulning af signalprogrammet, hastighedsopgraderinger nord for Aarhus, samt en ny bane på Vestfyn vil samlet muliggøre en kortere rejsetid på den Østjyske Længdebane samt henover Fyn og Sjælland. Norddjurs Kommune noterer sig dog, at de rejsetidsforbedringer i Østjylland, der oprindeligt lå i timemodellen ikke lader sig realisere med den nuværende baneinfrastruktur i planperioden.

I Djurs Mobilitetsstrategi beskriver vi desuden fordelene ved etableringen af en fast Kattegat-forbindelse, som vil betyde en markant nedsættelse af rejsetiden på tværs af landet. Det vil for eksempel muliggøre en rejsetid med tog mellem Aarhus og København på ca. 1 time og 15 min, og med letbane og tog mellem Grenaa og København på 2 timer og 45 min. Turen mellem Grenaa og København tager i dag minimum 4 timer og 20 min.



Godstransport på jernbanen

Norrdjurs Kommune noterer sig, at trafikplanen fremhæver at godstransportens udvikling med primært fokus på transport via Sønderjylland, over Fyn og Sjælland videre til Sverige samt den kommende godstransport via Femern bælt. Det skal bemærkes, at det er muligt at køre godstog på Grenaabanen, og at Grenaa Havn er Danmarks mest centralt placerede dybvandshavn, hvorfor der er potentiale for at anvende Grenaabanen til ikke blot at flytte gods fra vej til jernbane, men videre til skib.

Med venlig hilsen
Miljø- og teknikudvalget i Norrdjurs Kommune



Trafikstyrelsen

Sendes til info@trafikstyrelsen.dk

cc: sia@trafikstyrelsen.dk

**Center for Teknik og Miljø
Team Trafik**

Næstved Kommune

Rådmandshaven 20

4700 Næstved

5588 5588

Høringssvar er godkendt af Næstved Byråd d. 25. april 2023.

<http://www.naestved.dk>

Høringssvar fra Næstved Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Næstved Kommune har med stor interesse gennemgået Trafikplan for den statslige jernbane 2023, som vi i høj grad finder, har betydning for den kollektive trafikbetjening af kommunen.

Dato

26. april 2023

Vi takker for muligheden for at komme med et høringssvar, og vil gerne benytte lejligheden til at komme med en række anbefalinger til justeringer, der kan forbedre betjeningen med den kollektive trafik i Næstved Kommune.

Sagsbehandler

Michael Stonor Nielsen

mivni@naestved.dk

Næstved Kommunes anbefalinger:

1. Kortere rejsetider og stabil drift

Næstved Kommune bemærker indledningsvis, at gode, hurtige og stabile rejser uden forsinkelser, er afgørende for passagererne og dermed udviklingen af Næstved Kommune for så vidt angår bosætning, erhvervsliv, uddannelse, handel og turisme.

Vi ser det således som positivt, at der endelig fra april 2023 er udsigt til realiserede rejsetidsbesparelser for stationerne langs Lille Syd som følge af signaludrulningen, opgraderingen og elektrificeringen af Lille Syd samt videre forbindelse til København via ny bane Køge-København.

Vi bemærker dog, at indførelsen af forbindelsen Næstved-Nivå (via Lille Syd og ny bane Køge-København) har medført, at Næstved har mistet ét af to hurtigtog i myldretiden, samt at hurtigtoget ikke længere standser på Ny Ellebjerg eller kører helt til Østerport. Det betyder desværre, at pendlere til Ny Ellebjerg, Valby eller Østerport oplever uforandret eller længere rejsetid.

Af hensyn til kommunens pendlere vil vi derfor anbefale:

- at nuværende hurtigtog videreføres til Østerport
- at der på sigt etableres et hurtigtog yderligere med stop i Ringsted, Høje Taastrup og Ny Ellebjerg som erstatning for det fjernede myldretidstog
- at der etableres en justering af skiftetiderne i Ringsted, så rejsende fra Næstved kan skifte til IC-tog og derved opnå hurtigere rejsetider til Ny Ellebjerg



Processen og perioden med baneombygninger og togbusser har været lang og opslidende for særligt kommunens pendlere, og vi har derfor store forventninger til en fremadrettet mere stabil, driftssikker og hurtigere togdrift.

Det er desuden afgørende for Næstved Kommune, at de store investeringer i baneinfrastrukturen, der er blevet foretaget, følges op med en tilsvarende ambitiøs togdrift. Det involverer også indkøb af relevant togmateriel, der reelt kan udnytte egenskaberne ved den nye infrastruktur og nedsætte rejsetiden for passagererne.

2. Forlængelse af Ring Syd til Næstved – direkte tog fra Roskilde til Københavns Lufthavn i Kastrup

Ved seneste trafikplan fra 2018 blev muligheden for at etablere en ny Ring Syd udenom København H (Københavns Lufthavn-København Syd-Roskilde) foreslået. Næstved Kommune vil fortsat appellere til at undersøge muligheden for at forlænge Ring Syd til Næstved. Dette for at opretholde en høj frekvens af togbetjening mellem Region Sjællands to største byer, Roskilde og Næstved, og for at sikre en direkte forbindelse mellem Næstved og Københavns Lufthavn.

3. København-Hamburg – stop i Næstved

Næstved Kommune bemærker fortsat, at åbningen af den faste forbindelse via Femern giver mulighed for direkte og hurtige IC-tog mellem København og Hamburg fra 2030. Trafikplanen beskriver, at Femern Bælt-projektet har taget udgangspunkt i et dimensionerede driftsoplæg med op til 2-3 persontog pr. time pr. retning, men også at kørslen ikke er endeligt fastlagt endnu.

For Næstved Kommune er det vigtigt, at toget fra Hamburg får stop i Næstved, som tidligere. Næstved er i kraft af stationens centrale geografiske placering, størrelse og funktion et trafikalt knudepunkt på Sydsjælland, og er med til at binde hele regionen sammen.

4. Næstved Nord station – nye muligheder

I den nordøstlige del af Næstved by omkring Stenlængegårdsområdet og Næstved Nord Station sker der for tiden en rivende by- og erhvervsudvikling. Der etableres over 600 boliger, en svømmehal og en daginstitution. På den nordlige side af stationen er der foruden indkøbscentret Retail Park også planlagt store erhvervsudstykninger, der alle vil komme til at ligge stationsnært af Næstved Nord Station.

På den baggrund vil vi opfordre til, at BaneDanmark, DSB og Næstved Kommune i fællesskab ser på mulighederne for at opgradere de bestående stationsfaciliteter og binde stationsoplandet tættere sammen med stationen for på den måde at gøre det endnu mere attraktivt at benytte Næstved Nord Station. Udviklingen af Næstved Nord Station kan med fordel indebære etablering af pendlerparkeringspladser.



Slutteligt vil vi gerne bemærke, at Næstved Kommune er stolte over, at Mogenstrup syd for Næstved er udvalgt som et fremtidigt knudepunkt for regional og international togtrafik. Vi ser frem til at det kommende DSB-værksted til vedligehold af nye elektriske lokomotiver og vogne etableres og ibrugtages i 2026 med et anseeligt antal arbejdspladser til følge.

Med venlig hilsen

Carsten Rasmussen
Borgmester

Rie Langhoff Perry
Kommunaldirektør

Signe Arrhenius

Fra: Nana Paulli Juul Andersen <nana.andersen@randers.dk>
Sendt: 10. maj 2023 16:21
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: SV: Høring af Trafikplan for den statslige jernbane frem til 10. maj

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1642277

Hermed sendes høringsvar fra Randers Kommune vedrørende høringsudgaven af trafikplanen for den statslige jernbane 2023.

Indledningsvist kan Randers Kommune tilslutte sig Midttrafiks høringsvar vedrørende trafikplanen, hvor der blandt andet peges på udfoldelsen af de nye projekter i Infrastrukturplan 2035 og beskrivelse af udviklingen i hele planperioden samt for opgradering af hastigheden mellem Aarhus – Langå - Hobro.

I Randers Kommune sætter vi desuden pris på, at der i Infrastrukturplan 2035 er afsat puljer til arbejdet med at skabe mere trygge og attraktive stationer samt at øge tilgængeligheden på stationerne. Puljerne er dog ikke beskrevet yderligere i trafikplanen. Vi efterspørger derfor, at trafikplanen beskriver status og mål for udviklingen af de to puljer i planperioden herunder evt. hvordan de forventes udmøntet.

Venlig hilsen

Nana Andersen
Kollektiv trafik

Randers Kommune
Veje og trafik
Laksetorvet 1
8900 Randers C

89151655 - 25441655
na@randers.dk

vejeogtrafik.randers.dk



Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig.
På <https://www.randers.dk/databeskyttelse> kan du læse, hvordan Randers Kommune behandler dine personoplysninger.

Center Plan Byg og Vej

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
info@trafikstyrelsen.dk

Hobrovej 110 | 9530 Støvring
Telefon 99 88 99 88
raadhus@rebild.dk | www.rebild.dk

Journalnr: 05.00.00-G01-5-23
Ref.: Asger Rahbek Hansen
Telefon: 99889442
E-mail: arha@rebild.dk

Dato: 17-04-2023

Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023, Rebild Kommune

Rebild Kommunes Teknik- og Miljøudvalg drøftede d. 12. april 2023 trafikplanen for den statslige jernbane.

Udvalget tilkendegiver:

Jernbanen er et vigtigt omdrejningspunkt i den kollektive trafikbetjening i Rebild Kommune, og en vigtig faktor i planlægningen af kommunens fortsatte udvikling. Rebild Kommune er en pendlerkommune, og stationsbyerne Støvring og Skørping er attraktive bosætningsbyer. Indbyggerantallet i Støvring er således øget med 30% i løbet af de sidste 10 år, og byen forventes forsat at vækste de kommende år.

En god betjening med både landsdækkende og lokale togforbindelser, herunder især byernes indplace- ring i InterCity-nettet, er afgørende for byernes og kommunens udvikling. En effektiv togdrift er også et vigtigt element i kommunens ambition om at omlægge til mere miljørigtige transportformer.

I den videre udvikling af jernbane- og togdriften anbefales, at der fokuseres på at tilbyde gennemslags- konkurrencedygtige priser, passagertilfredshed og en høj regularitet. Med implementering af de nye systemer er der ligeledes en forventning om flere afgang.

Lokalt anbefales, at det undersøges om Nordjyske Jernbaners driftsområde kan udvides til også at om- fatte Arden og Hobro. Eventuelt også Randers, Langå, så der kan skabes sammenhæng til de regionale ruter mod Viborg, Skive og Struer.

I forbindelse med udbygning af Støvring by øst for jernbanen ønskes der mulighed for at videreudvikle stationsområdet i Støvring som trafikalt knudepunkt, med bl.a. etablering af pendlerparkering.

Behovet og muligheden for at øge tilgængeligheden mellem det nordjyske område (Aalborg, Støvring, Hobro) og det midtjyske område (Viborg, Herning), bør undersøges. En ny jernbanestrækning kan eventuelt indgå i planlægningen for en midtjysk motorvej.

Udvalget ønsker at understrege vigtigheden af at IC toget forsat stopper i Støvring efter 2025.

Med venlig hilsen



Leon Sebbelin
udvalgsformand



Jytte Gad Lauridsen
direktør



**Ringsted
Kommune**

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Att. info@trafikstyrelsen.dk, cc sia@trafikstyrelsen.dk

Dato: 9. maj 2023

Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Ringsted Kommune har med stor interesse gennemgået Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Med en unik placering midt på Sjælland har Ringsted Station potentiale til at blive et endnu vigtigere trafikalt knudepunkt end byen allerede er i dag, hvor stationen er den største på den kommende Ferm-Bælt forbindelse mellem København og Femern.

Fra Københavnsområdet deler og samler Ringsted Station strækningerne mod henholdsvis Næstved og Odense. Hertil skal nævnes, at den tidsmæssige afstand mellem København og Ringsted siden Ringstedbanens åbning i 2019 har været kun godt 30 minutter. Det er formentlig også baggrunden for, at Ringsted station, jf. Trafikstyrelsens trafiktællinger, er den på Sjælland langt mest benyttede station uden for HT-området.

Befolkningstilvæksten i Ringsted Kommune har i en årrække været støt stigende, og frem mod 2030 forventes befolkningen at stige med yderligere 6-7 %. Der er således grundlag for en yderligere stigning i passagertrafikken til og fra Ringsted Station.

Ringsted Kommune glæder sig over, at de besluttede hastighedsopgraderinger af strækningerne Ringsted-Korsør og Nyborg-Odense forventes at kunne åbne senest i 2030, da det vil understøtte Ringsted Station som et vigtigt trafikalt knudepunkt – ikke blot på Vest-, -Midt og Sydsjælland, men mellem Øst- og Vestdanmark, samt Skandinavien og Nordeuropa. Det er kommunens forventning, at hastighedsopgraderingen på strækningen mellem Odense og Ringsted vil bidrage til en forøgelse i antallet af pendlere på Sjælland. Ringsted Station kan i den forbindelse tilbyde gode og stationsnære parkeringsforhold. Realiseringen af dette store potentiale er dog betinget af etableringen af den besluttede udfletning placeret øst for Ringsted.

Ringsted Kommune hilser det velkomment, at så mange passagertog som muligt standser ved Ringsted Station under hensyntagen til, at jernbaneinfrastrukturen ikke påvirker kommunens natur og udviklingsmuligheder negativt. Kommunen har tidligere gjort opmærksom på dette – senest den 8. september 2020 i høringssvar til debatoplæg om kapacitetsudvidelse ved Ringsted.

Ringsted Kommune
Byrådet

Byrådet
Sct. Bendtsgade 1
4100 Ringsted

Mail.: hehv@ringsted.dk

ringsted@ringsted.dk
www.ringsted.dk
CVR-nr.: 18957981

Åbningstid:
Man.-Torsdag 11-15
Fredag 11-13
Telefontid:
Man.-Torsdag 10-15
Fredag 10-13

Det fremgår af den offentliggjorte trafikplan, at transittrafikken gennem Danmark forventes at ændre sig, når Femern-Bælt forbindelsen åbner i 2029. Helt konkret forventes den nuværende transittrafik fra Tyskland gennem Sønderjylland, over Fyn og Sjælland til Sverige at aftage til fordel for godstog fra Tyskland til Lolland, over Ringsted og videre til Sverige. Større danske og internationale logistikvirksomheder er allerede nu ved at forberede sig på de ændrede transportstrømme med etablering af logistikterminaler i Ringsted. Kommunen ser potentiale i, at der i den østlige del af Ringsted placeres en intermodal terminal.

Ringsted Kommune har med glæde noteret sig, at det af trafikplanen ligeledes fremgår, at der gennemføres kapacitetsudvidelse ved Ringsted, således at tog fra København til Hamburg kan krydse togene fra Odense mod København uden, at de skal vente på hinanden. I den forbindelse vil kommunen gøre opmærksom på hensigtsmæssigheden i, at der i forbindelse med kapacitetsudvidelsen på Ringsted Station prioriteres en udfletning øst for Ringsted. Dette for at fjerne krydsningskonflikter og for at sikre en mere flydende trafikafvikling gennem Ringsted. Kommunen anbefaler, at en østlig udfletning placeres så langt mod øst som muligt for at beskytte boligområder og landsbyer imod støjgener.

Ringsted er et vigtigt trafikalt knudepunkt. Ikke bare på Sjælland, men også som et vigtigt stop i Danmark for transittrafik mellem Nordeuropa og Skandinavien. Derudover vil Ringsted Kommune over for Trafikstyrelsen pointere vigtigheden i, at Ringsted kommer til at udgøre et stop på jernbanestrækningen mellem København og Hamburg, når Femern-Bælt forbindelsen forventeligt åbner i 2029.

Kommunen vurderer, at den offentliggjorte trafikplan for den statslige jernbane understøtter kommunens strategi om at udnytte sin centrale placering på Sjælland til at skabe gode og bæredygtige rammer for familier, virksomheder og pendlere.

På vegne af Ringsted Kommunes byråd



Henrik Hvidesten

Borgmester



Trafikstyrelsen,
Carsten Niebuhrs Gade 43,
1577 København V,

Dato 4. maj 2023

Sagsnr. 22-015865
Doknr. 22-015865-4Roskilde Kommune
Rådhusbuen 1
4000 Roskilde
Tlf. 46 31 30 00www.roskilde.dk

Hørings svar fra Roskilde Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane

Roskilde Kommune har gennemgået "*Trafikplan for den statslige jernbane, Høringsudgave*" og vil med dette høringssvar komme med en række anbefalinger til justeringer, der kan forbedre den kollektive infrastruktur og trafikbetjening.

Danmark har brug for, at disse års store og ambitiøse investeringer i baneinfrastruktur følges op med en tilsvarende ambitiøs togdrift. En togdrift der retter fokus mod de mange tusinder af daglige pendlere, der hver dag har behov for at komme til og fra arbejde i de største byer på Sjælland. Flere daglige pendlere er en samfundsøkonomisk og miljømæssig gevinst, fordi det understøtter fleksibiliteten på arbejdsmarkedet, nedbringer forureningen, støjbelastningen og CO₂-udledningen og letter trængslen på de store indfaldsveje.

Roskilde Kommune anbefaler derfor helt overordnet, at antallet af afgang og forbindelser for persontog til og fra Roskilde Kommunes stationer øges samtidig med at der arbejdes aktivt på at nedbringe antallet af godstog igennem Roskilde Kommune. Det gælder både, når der planlægges for udviklingen af den kollektive infrastruktur og når der forhandles kontrakter vedrørende togdriften. Vi har i dette høringssvar udarbejdet otte konkrete anbefalinger, som vi håber at se indarbejdet i den kommende trafikplan samt i de kommende kontraktforhandlinger omkring togdriften.

På vegne af Roskilde Kommunes borgere håber vi, at vores anbefalinger bliver fulgt, så vi også i fremtiden kan opnå store økonomiske og miljømæssige gevinster igennem attraktiv togdrift, og så vi også i fremtiden kan gøre det attraktivt at bo og arbejde på Sjælland.

Anbefaling 1: Flyt godstransporten til Køge-banen som oprindeligt forudsat.

Mængderne af gods, der transporteres med tog forventes fortsat at stige markant. Som det fremgår af Trafikplanen, er det politisk vedtaget i EU i den såkaldte Green Deal, at jernbanegodstrafikken fordobles inden 2050. En fortsat effektivisering af banegodstransporterne betyder dog samtidig, at antallet af godstog blot forventes at stige svagt - primært fordi godstogene bliver længere og tungere.

Det fremgår af Trafikplanen, at der i dag er to godskanaler igennem Danmark uden for myldretiden og at dette forventes at stige til tre godskanaler, når Femern Bælt-forbindelsen er opført.



Godstogstrafikken har en stor støj- og vibrationsbelastning på eksisterende byer og kommende udviklingsområder i Roskilde, i Hovedstadsområdet og i andre Sjællandske byer til stor gene for nuværende og fremtidige borgere i de stationsnære områder. Godstrafik bør i videst mulig omfang afvikles uden for natte- og aftentimer, samt på banestrækninger som er anlagt under hensyn til støjgener frem for i områder med beboere, der er belastet af støjen fra den tiltagende godstrafik.

Den nye linjeføring København-Ringsted har til gengæld gode forudsætninger for øget godstransport og her har Roskilde Kommune noteret sig det store arbejde Staten har gjort for at minimere støjgener langs med Ringstedbanen. Tildeling af eventuelle flere godskanaler og afvikling af nuværende godstrafik bør derfor afvikles på den kommende Ringstedbane.

Roskilde Kommune anbefaler derfor, at godstogstrafikken igennem Roskilde Kommune hurtigst muligt afvikles og i stedet føres via den nye Ringstedbane med bedre støjdæmpende forudsætninger for øget godstrafik.

Anbefaling 2: Flere forbindelser til Københavns Lufthavn via Ring Syd:

Roskilde Kommune kan med glæde konstatere, at forbedringerne på Ring Syd har muliggjort genetableringen af den vigtige forbindelse mellem Roskilde Station og Københavns Lufthavn, og at Ring Syd samtidig er blevet forlænget til Slagelse, som også blev anbefalet af Roskilde Kommune i forbindelse med høringen af den forrige Trafikplan. Med forlængelsen af Ring Syd er forbindelsen imellem de tre store Sjællandske byer Roskilde, Slagelse og Ringsted samtidig styrket.

Vi ærgrer os dog over, at der på denne strækning er stop på Sorø Station, men ikke på de mindre stationer i Viby Sj. og Borup, som uden de store omkostninger og konsekvenser kunne blive koblet op på en direkte forbindelse til lufthavnen samt en yderligere forbindelse til hhv. Slagelse, Ringsted og Roskilde hver time.

Det er dog bemærkelsesværdigt, at der i dag og ifølge Trafikplanen også fra 2025 blot er et enkelt tog i timen via Ring Syd til Lufthavnen og alene i dagtimerne. Samtidig bliver vi gjort opmærksomme på, at der er mange aflysninger på strækningen, idet toget har lav prioritet.

Den lave frekvens og oplevelsen af de mange aflysninger betyder, at produktet ikke opleves som attraktivt, hvilket er meget uheldigt. Samtidig undrer det os, at det kun er Slagelse, der er forbundet til Lufthavnen via Ring Syd, da andre store sjællandske byer som Holbæk og Næstved samt mange mindre byer også kunne have stor glæde af en direkte forbindelse til lufthavnen.

Roskilde Kommunes anbefaler derfor på det kraftigste, at lufthavnsforbindelsen Ring Syd opprioriteres med mindst to afgang i timen i tidsrummet 6-24 og forbindelser til og fra andre Sjællandske byer som Holbæk og Næstved via Roskilde samt at der prioriteres stop i de mindre bysamfund på Midt- og Vestsjælland.

Anbefaling 3: Prioriter forbindelse imellem de største stationer uden for Hovedstaden:

Med etableringen af Ringstedbanen er det naturligt, at der afgår færre fjerntog fra Roskilde Station til Fyn/Jylland. Det er naturligt, at Lyntoget mellem København og Aarhus/Aalborg ledes via Ringstedbanen. Lyntoget stopper imidlertid ikke ved hverken Ny Ellebjerg eller Køge Nord, og derfor er det forståeligt, at det ene af de to InterCity-tog til Jylland i dag og ifølge trafikplanen også



fremover ledes via Ringstedbanen med stop ved Køge Nord. Dermed er der i dag kun en enkelt afgang i timen til Jylland/Fyn fra Roskilde Station.

Det er yderst beklageligt, at der fra Roskilde Station, som er Danmarks største station uden for Hovedstaden målt på antallet af passagerer, blot er én afgang i timen til Fyn og Jylland. Og det er endnu mere beklageligt, at der ikke er forbindelse til Aarhus H, der er Danmarks næststørste station uden for Hovedstaden målt på antallet af passagerer. Derimod er Roskilde Station med mere end 8 mio. årlige passagerer forbundet til Esbjerg, der har mindre end to mio. passagerer. Det samme Gælder for Aarhus H, der med mere end 6 mio. årlige passagerer er forbundet til Køge Nord, hvor der først fra 2030 forventes at være mere en 1 mio. passagerer. Det er ærgerligt for både Roskilde, Aarhus og for togdriften generelt, som kunne nyde godt af et større passagergrundlag.

Roskilde Kommune anbefaler derfor, at etablere direkte forbindelse imellem Aarhus og Roskilde ved at lade Intercity-toget mellem København og Aarhus/Aalborg blive ledt via Roskilde. Dette kan optimalt set gøres ved at lade InterCityLyn-toget mellem København og Aarhus/Aalborg standse i Køge Nord, hvilket vil være et markant løft for både Køge Nord Station (der bliver Lyntogsstation) og for Roskilde Station (der igen får to afgange i timen til Fyn/Jylland. Alternativt kan det som næstbedste løsning ske ved at lade InterCity-toget til Esbjerg køre via Ringstedbanen.

Anbefaling 4: Betjeningen af strækningen Roskilde St. – København H

Antallet af afgange imellem Roskilde og København H er desværre blevet reduceret i de seneste år. I 2017-planen var der 9 tog i timen i begge retninger samt yderligere to myldretidstog i timen. Dette blev med 2022-planen reduceret til 7 tog i timen samt yderligere to myldretidstog i timen, og dette niveau ser ud til at blive fastholdt i Trafikplanens oversigt over forventet betjening i Planår 2025.

Roskilde Kommune anbefaler, at den nuværende betjening af strækningen Roskilde – København H som minimum fastholdes og meget gerne forbedres i overensstemmelse med Fingerplanens intentioner.

Anbefaling 5: Skab bedre forbindelser imellem de store Sjællandske byer:

Roskilde Kommune konstaterer, at Trafikplan for den statslige jernbane indeholder en oversigt over, hvordan togene kan og vel dermed må forventes at køre i Planår 2025. I dagtimerne forventes således fra Roskilde Station 4 afgange i timen til/fra Ringsted, 3 afgange i timen til/fra Holbæk (samt myldretidstog), 2 afgange i timen til/fra Slagelse (samt myldretidstog) og 2 afgange i timen til/fra Næstved. Dertil kommer 4 afgange i timen til/fra Trekroner og 2 afgange i timen til/fra Viby Sjælland. Kalundborg og Vordingborg fremstår måske lidt nedprioriteret med blot en enkelt afgang i timen samt et myldretidstog, ligesom 2 afgange i timen til/fra Køge via Lille Syd virker som utilstrækkeligt til at forbinde to store nærliggende hospitalsbyer.

En stærk opkobling imellem de store og mindre byer på Sjælland er afgørende for, at Sjælland er et attraktivt sted at bo og arbejde i. En stærk opkobling medfører også, at der findes et reelt alternativ til bilen for de mange pendlere uden for Region Hovedstaden.

Uden for dagtimerne falder togbetjeningen dog markant, og der er således blot en enkelt afgang hver time imellem Roskilde og andre store sjællandske byer som Næstved, Slagelse og Køge.



Vi vil derfor opfordre til, at niveauet i togbetjeningen i Planår 2025 som minimum fastholdes i dagtimerne og gerne stykres ved flere afgang til de største byer, hvilket blandt andet kan ske ved at lave forbindelser til Lufthavnen via Ring Syd (jf. anbefaling 2). Vi opfordrer samtidig kraftigt til, at niveauet uden for dagtimerne styrkes, så der som minimum er to afgang i timen imellem de største byer på Sjælland. Også her kan en mulig forlængelse af Ring Syd til Holbæk og/eller Næstved spille en rolle.

Anbefaling 6: S-tog til Roskilde bør ses i sammenhæng med byudvikling omkring Roskilde Station:

Det fremgår af Trafikplanen, at S-tog til Roskilde forventes at blive etableret og ibrugtaget omkring 2035. Det giver mulighed for, at Roskilde Kommune og de statslige grundejere DSB og Banedanmark i fællesskab udvikler et sammenhængende projekt, der vil løfte kvaliteten af stationen og byen omkring stationen og dermed samtidig forbedre passagergrundlaget fra Roskilde Station.

Roskilde Kommune har oplevet en konstruktiv dialog omkring dette med de statslige aktører og grundejere, og vi ser frem til at gennemføre et fælles udbud af mulighederne for at kombinere byudvikling og kvalitetsløft af Roskilde Station med S-togsforbindelsen til Roskilde.

Roskilde Kommune anbefaler derfor, at arbejdet med i fællesskab at udvikle byområdet omkring Roskilde Station i sammenhæng med forlængelsen af S-tog fortsætter og ambitionen fastholdes.

Anbefaling 7: 15 min. drift på forlængelse af Østbanen:

En god mobilitet er en afgørende parameter for at skabe vækst både hvad angår bosætning og erhvervsliv i enhver by. Togforbindelsen til Roskilde - Køge vil i fremtiden få en vigtigere rolle, idet regionens nye supersygehus bliver placeret i Køge. Det er derfor vigtigt at styrke den kollektive trafikforbindelse mellem Roskilde og Køge, der vil få en endnu større betydning for Roskilde Kommune.

Her vil en hyppig afgangsfrekvens være det, som kan tilsikre gode vilkår for pendlere, studerende samt besøgende og ambulante patienter til det nye Supersygehus.

Roskilde Kommune anbefaler derfor at etablere 15 min. drift i dagtimerne, hvilket også kan give en god sammenhængende drift med Østbanen på Stevns til henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig.

Anbefaling 8: Udvidelse af trinbræt ved Darup og pendlerstation Roskilde Vest:

I forrige Trafikplan blev iværksat yderligere foranalyser for en ny station ved Darup. Resultatet af analyserne kender vi ikke, men vi kan konstatere, at Darup Station på Køgebanen ikke fremgår af den aktuelle trafikplan. Det er naturligvis beklageligt, og der bør som minimum foretages yderligere analyser. Ikke mindst fordi stationen er placeret nær ved Musicon der er et af Roskildes største byudviklingsområder, og fordi Roskilde Kommune arbejder aktivt med at styrke Musicon og Roskilde Dyrskueplads som center for større events, herunder Roskilde Festival og Roskilde Dyrskue. En styrkelse af det eksisterende trinbræt ved Darup og Dyrskuepladsen vil være en vigtig forudsætning for at kunne transportere mange mennesker ved større arrangementer.



Samtidig har Roskilde Kommune et stort ønske om en ny pendlerstation i Roskilde Vest, der giver pendlere mulighed for opkobling til Holbæk og Ringsted og samtidig muliggør aflastning af Roskilde Station og midtbyen i myldretiden.

Roskilde Kommune anbefaler derfor, at en ny station ved Darup undersøges nærmere og tænkes sammen med en udbygning af Musicon og de mange store events i området. Samtidig anbefaler Roskilde Kommune etablering af en ny station i Roskilde Vest som godt alternativ til pendling og med mulighed for aflastning af midtbyen og Roskilde Station.

Venlig hilsen

Tomas Breddam
Borgmester

Henrik Kolind
Kommunaldirektør

10. maj 2023

Silkeborg Kommunes hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane

Ny bane Silkeborg – Aarhus

En ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus binder byerne tættere sammen og gør stationen i Silkeborg til et vigtigt trafikknudepunkt for omstigning både i en lokal og regional sammenhæng.

En ny jernbane vil ligeledes gøre Silkeborg til det nære opland for Aarhus og skabe et stort bosætningspotentiale i korridoren. Samtidig vil det medføre en række strategiske effekter i form af nye arbejdspladser i tæt tilknytning til nye stationer.

Nedenfor er Silkeborg Kommunes bemærkninger oplyst:

- Silkeborg Kommune anbefaler linjeføringsforslag C1 med en dobbeltsporet løsning på hele strækningen mellem Silkeborg og Aarhus. Dette kan medføre flere nye stationer og dermed et større passagergrundlag. Desuden vil nye stationer understøtte byudviklingen i byerne langs jernbanen.

En dobbeltsporet løsning vil samtidig sikre, at der også kan opnås et hurtigt og gennemgående tog til Aarhus, hvilket er vigtigt for Silkeborg og ligeledes andre byer vest for Silkeborg.

- Hvis linjeføringsforslag C3 undersøges nærmere bør det samtidig undersøges, hvorvidt stationen i Sejs-Svejbæk bør flyttes i forhold til bedre at betjene hele byområdet Sejs-Svejbæk samt Hårup.
- Silkeborg Kommune anbefaler, at overkørsel 56 ved Frederiksberggade i Silkeborg løses ved at føre jernbanen helt under Frederiksberggade.

Værdien for bymiljøet og trivslen ved en underføring forbedres betydeligt.

Ved en niveaufri skæring med jernbanen er det desuden tilstrækkeligt med én venstresvingsbane fra Nordskovvej til Frederiksberggade, samt et modtagerspor på Frederiksberggade.

- Ved en nedgravning af jernbanen på hele strækningen mellem Frederiksberggade og Søndre Ringvej, vil det medføre et stort byudviklingspotentiale på stations- og banearealet, som kan kompensere for udgiften til nedgravning.

Samtidig vil jernbanen ikke være en barriere i midtbyen som den er i dag, hvor der kun er krydsningsmuligheder et begrænset antal steder. Nye krydsningsmuligheder for alle trafikanttyper vil blandt andet medvirke til en aflastning af Frederiksberggade, hvor ca. 19.000 køretøjer vil passere i døgnet i 2032.

Silkeborg Kommune bakker i øvrigt op om de høringssvar, der er fremsendt af Region Midtjylland og Midttrafik vedrørende 'Ny bane Silkeborg – Aarhus'.

Eventuelle spørgsmål kan stiles til Flemming Frøsig Christensen, Vej- og Trafikchef, Silkeborg Kommune (ffc@silkeborg.dk).

Med venlig hilsen

Martin Jakobsen
Formand for Plan- og Vejudvalget i Silkeborg Kommune

Helle Gade
Borgmester i Silkeborg Kommune

Signe Arrhenius

Fra: Karen Margrethe Høj Madsen <Karen.Margrethe.Hoj.Madsen@skanderborg.dk>
Sendt: 10. maj 2023 10:04
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: Trafikplan for den statslige jernbane 2023 - høringssvar fra Skanderborg Kommune
Vedhæftede filer: Høringssvar fra Skanderborg Kommune - trafikplan for den statslige jernbane.pdf

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1641458

Kære Signe

Hermed fremsendes høringssvar fra Skanderborg Kommune til trafikplan for den statslige jernbane – se venligst vedhæftede.

Høringssvaret supplerer Midttrafiks samlede høringssvar, og vedrører trafikplanens tekst om Stilling Station.

Ifølge den nuværende tidsplan, skal en ny station i Stilling åbne i 2025. I trafikplan for den statslige jernbane indgår Stilling Station først i scenariet for 2030. Da stationen allerede er blevet udskudt én gang, forventer Skanderborg Kommune, at stationen anlægges og ibrugtages hurtigst muligt. Derfor bør Stilling Station også indgå i betjeningsoplægget i trafikplanen allerede fra 2025.

Skanderborg Kommune har i forventning om åbning i 2025 påbegyndt vores andel af anlægsarbejderne.

Stilling Station er yderst vigtig for vores regionale trafikbetjening, og har stor betydning for den fremtidige udvikling af området. De mange lokale borgere og virksomheder har i forvejen ventet i lang tid på ibrugtagning og ser frem til at understøtte den nye station i Stilling, så snart den åbner.

Vi ser frem til et fortsat godt og konstruktivt samarbejde om anlæg og ibrugtagning af Stilling Station.

Med venlig hilsen

KAREN MARGRETHE HØJ MADSEN

Chef for Plan, Teknik og Miljø

Direkte: 8794 7660

Mobil: 2935 2680

karen.margrethe.hoj.madsen@skanderborg.dk



Skanderborg Kommune
Skanderborg Fælled 1
8660 Skanderborg

Skanderborg.dk

Fra: Signe Maschke Tingleff [/O=EXCHANGELABS/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=367C1AED63034562B4B69810E628E035-SIGNE MASCH]
Til: 'trm@trm.dk' [trm@trm.dk]
Cc: 'TRM Charlotte Lesley' [CLE@TRM.dk]
Sendt dato: 09-05-2023 14:05
Modtaget Dato: 09-05-2023 14:05
Vedrørende: Opfølgning på møde i Skanderborg Kommune d. 24. april 2023
Vedhæftninger: 564_2023-05-09_Danish Agro - banens placering.pdf

Kære transportminister Thomas Danielsen

Tak for besøget i Skanderborg 24. april og for et godt møde. Jeg nævnte på mødet problemstillingen omkring etableringen af trinbræt i Stilling og sender her et par uddybende bemærkninger.

Det er som bekendt politisk besluttet i Folketinget at opføre et trinbræt i Stilling. Anlægget kommer til at bestå af nye 90 meter lange og 2,5 meter brede perroner, adgangsveje og stier. Skanderborg Kommune etablerer forplads, bil- og cykelparkering samt stisystem syd for banen.

Der lå oprindeligt en politisk beslutning, hvorefter trinbræt i Stilling skulle være åbnet i 2022. I januar 2022 var det dog nødvendigt for Banedanmark af udbudsmæssige årsager at ændre i planlægningen, således at åbningen blev udskudt til 2025.

Imidlertid fremgår det nu af trafikplan for den statslige jernbane, som p.t. er i høring, at Stilling Station først indgår i scenariet for 2030. Det finder jeg meget bekymrende og uacceptabelt, da der som nævnt foreligger en politisk beslutning om noget andet. Ydermere er trinbrættet allerede blevet udskudt én gang. Derfor bør Stilling Station også indgå i betjeningsoplægget i trafikplanen allerede fra 2025.

Skanderborg Kommune har ligeledes i forventning om åbning i 2025 påbegyndt vores andel af anlægsarbejderne.

Stilling Station er yderst vigtig for vores regionale trafikbetjening, og har stor betydning for den fremtidige udvikling af området. De mange lokale borgere og virksomheder har i forvejen ventet i lang tid på ibrugtagning og ser frem til at understøtte den nye station i Stilling, så snart den åbner.

I forlængelse af vores snak om den kommende bane mellem Aarhus og Silkeborg, så var jeg i anden anledning på virksomhedsbesøg hos Danish Agro i Galten den 2. maj 2023. Danish Agro ser frem til den kommende bane, men er stærkt bekymrede over, at det stipulerede tracé bogstaveligt talt løber igennem deres hovedkontor. De vil gerne indgå i en dialog om linjeføringen og deres primære ønske er, at banen bliver lagt så tæt på motorvejen som muligt i forløbet forbi deres virksomhed, så deres hovedkontor ikke skal rives ned og banen i øvrigt ikke afskærer deres fremtidige udviklingsmuligheder på lokationen unødigt. Jeg har vedlagt et slide, som Danish Agro har lavet, der illustrerer problemstillingen.

Jeg ser frem til dine bemærkninger om ovenstående og til et fortsat godt og konstruktivt samarbejde.

Med venlig hilsen

Frands Fischer

Borgmester
Skanderborg Kommune
frands.fischer@skanderborg.dk

signature_351275564

Skanderborg Kommune
Skanderborg Fælled 1
8660 Skanderborg
www.skanderborg.dk

Mennesker møder mennesker i Danmarks smukkeste kommune

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

27. april 2023

Høringssvar - Trafikplan for den statslige jernbane

Skive Kommune har modtaget Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane og har nedenstående bemærkninger.

I juni 2021 indgik et bredt flertal i Folketinget "Aftale om en Infrastrukturplan 2035". Af aftalen fremgår, at målene for den kollektive trafik er, at den skal gøres mere attraktiv for langt flere, fordi den kan være med til at afhjælpe trængsel på vejene, bidrage til den grønne omstilling og samtidig lette hverdagen for mange familier.

I Trafikplanen fremgår, at jernbanen skal være moderne, effektiv og kundeorienteret. Jernbanen skal levere hurtig og pålidelig transport til rimelige priser mellem landsdelene, bidrage til at sikre mobiliteten i de større byer og tilbyde transport i de mindre befolkede områder.

Skive Kommune noterer med tilfredshed, at jernbanen, som en del af den kollektive trafik, skal medvirke til at give rejsemulighed i de tyndt befolkede områder også.

Skive Kommune fremsætter derfor ønske om, at der etableres et trinbræt i Rønbjerg vest for Skive.

Et trinbræt i Rønbjerg vil have stor betydning for området.

- Området vil få mulighed for at udvikle sig, og gøre byen mere attraktiv at bosætte sig i.
- Rønbjerg vil blive knyttet tættere til Skive by
- Der er gode erfaringer fra Højslev, som har et trinbræt, hvor byen hele tiden udvikler sig.
- Det vil være et godt mobilitetstilbud til borgerne i Rønbjerg.
- Et trinbræt vil kompensere for de besparelser som Region Midtjylland har besluttet på den kollektive trafik.
- Med et trinbræt i Rønbjerg, vil der være gode forbindelser til Skive både fra øst (Højslev) og fra vest (Rønbjerg).

Med venlig hilsen

Goska Rasmussen
Fmd. Udvalget for Teknik & Miljø

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Solrød Kommunes høringsvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Den 10. maj 2023

Solrød Kommune har den 9. marts 2023 modtaget jeres brev om, at Trafikplan for den statslige jernbane 2023 er i høring.

Vi takker for jeres brev og har nedenstående bemærkninger til planen.

S-togstation i Trylleskov Strand

Solrød Kommune har oplevet en større befolkningstilvækst de senere år, og særligt i den nye bydel Trylleskov Strand, som er blevet udbygget med mere 800 boliger det seneste årti.

Kommunen har de seneste to årtier ad flere omgange været i dialog med skiftende transportministre og folketingsmedlemmer om etablering af en ny s-togstation i Trylleskov Strand.

I forbindelse med anlægget af Køge Bugt-banen i 1970'erne, blev der forberedt en station i det område, hvor Trylleskov Strand ligger i dag. Eksempelvis er banedæmningen i området anlagt bredt for, at der kan etableres perroner. Derudover blev der også anlagt en gennemgang for fodgængere under banen og en viadukt for biler.

En s-togstation i Trylleskov Strand vil have stor betydning for både den lokale og regionale udvikling. Derudover vil det også styrke den kollektive trafik på Køge Bugt-banen til gavn for den grønne omstilling.

Jeg håber med dette brev, at Trafikstyrelsen vil tage kommunens forslag til en s-togstation i Trylleskov Strand med i Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Venlig hilsen

Jens Saabye
Teknisk chef

Man-tirs kl. 8-14
Onsdag kl. 10-14
Torsdag kl. 13-17
(Borgerservice kl. 13-18)
Fredag lukket

Trafikstyrelsen
Carl Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Høringssvar – trafikplan for den statslige jernbane 2023

Sønderborg Kommune har modtaget trafikplanen i høring. Kommunens svar er afgivet med fokus på det sønderjyske område og med tilslutning til det svar, som Sydtrafik har fremsendt.

Med ProjectZero har Sønderborg Kommune igennem en længere årrække arbejdet målrettet på at blive CO2-neutral kommune i 2029. I dette arbejde indgår kollektiv trafik som et væsentligt element i den grønne omstilling, hvor Sønderborg Kommune allerede i 2017 omstillede al kommunal buskørsel gennem trafikselskabet til biogasbusser.

For i højere grad at kunne tiltrække borgere til den kollektive trafik frem for privatbilisme, skal den kollektive trafik være lettilgængelig og attraktiv.

Det er Sønderborg Kommunes vurdering, at den nuværende frekvens på togdriften til og fra Sønderborg med afgang og ankomster hver anden time er med til at begrænse passagertallet i den kollektive trafik. Der bør som minimum være timedrift mellem Sønderborg og Tinglev.

Den nuværende frekvens med tog hver anden time understøtter ikke ambitionen i trafikplanen for den statslige jernbane om at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for langt flere, hverken på de kortere rejser eller på længere rejser til Odense, København og Aarhus. Toget bliver først et reelt transportalternativ, når der er timedrift. Der er da heller ingen anden by af Sønderborgs størrelse i Danmark, der kun har totimersdrift.

Togtrafikken er sammen med den kollektive busstrafik en væsentlig forudsætning for et velfungerende transportsystem, der understøtter den fortsatte udvikling i hele Danmark og i grænselandet. Såvel tog som busser er medvirkende til en styrket mobilitet i det sønderjyske område. Et sammenhængende system skal blandt andet støtte op om virksomhedernes muligheder for også i fremtiden at kunne rekruttere arbejdskraft og unges mulighed for at tage udannelse med færrest mulige barrierer i form af lang rejse- og ventetid.

Stab, Byggeri og Infrastruktur

Sønderborg Kommune
Rådhusvej 10
6400 Sønderborg
T: 88 72 64 00

E: post@sonderborg.dk
W: sonderborgkommune.dk

08-05-2023
23/47703



Det er kommunens vurdering, at det er vigtigt med et bredt udvalg af transportformer lige fra privatbil, cykel og samkørselsordninger til bus og tog for at understøtte sammenhængskraften i lokalsamfundene og en positiv udvikling for et Danmark i balance.

Det grænseoverskridende samarbejde og fællesskab med Schleswig-Holstein er vigtigt for Sønderborg Kommune, blandt andet på områderne erhverv, arbejdskraft og kultur. Det har derfor stor betydning for Sønderborg Kommune og området som helhed, at også togtrafikken på tværs af landegrænsen indgår i den fremtidige udvikling af den statslige jernbane.

Venlig hilsen

Kirsten Bachmann
Formand for Teknik-, By- og Boligudvalget



TØNDER KOMMUNE

Politik og udvikling

Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk

Direkte tlf.: +4574928106
Mail: herakr@toender.dk
Sags id.:
13.05.00-K04-1-23

10-05-2023**Hørings svar - den statslige jernbane**

Trafikplanen for den statslige jernbane har et flot ambitionsniveau. Der arbejdes specielt med teknologiske fremskridt. Tønder Kommune ser dette som en forudsætning for, at jernbanen kan få en stærkere position som en vigtig aktør i det samlede mobilitetsbillede.

Tønder Kommune noterer med tilfredshed, at der gennemføres opgradering af signalsystemet på strækningen Tønder-Bramming i 2025. Ligeledes er det vigtigt for Tønder Kommune at den grønne omstilling fortsættes med etablering af ladestation til el-tog i Tønder. Generelt ønskes et højt ambitionsniveau i forhold til den grønne omstilling.

Trafikplanen omfatter som udgangspunkt kun den indenlandske trafik bortset fra Femern Bælt. Tønder Kommune har naturligvis en meget stor interesse i den grænseoverskridende trafik. Det er vigtigt, at det danske ambitionsniveau for grænseoverskridende jernbanedrift ikke ligger på et lavere niveau end hos vore naboer. Delstatsregeringen i Slesvig-Holstein har besluttet, at de ønsker frekvens på afgangene mellem Tønder og Niebüll som udgangspunkt er time-drift. Hermed så den grænseoverskridende strækning kan være gennemkørende fra Esbjerg til Niebüll. Det er Tønder Kommunes ønske og forventning, at Danmark udviser samme interesse og kommitment for mobiliteten mellem landene som Tyskland gør.

Det er afgørende for den kollektive infrastruktur i Tønder Kommune, at Tønder - Esbjerg forbindelse har timedrift. Dette gælder både for erhvervs pendling og uddannelsessøgende. Tønder Kommune noterer med tilfredshed, at planen indeholder fastholdelse af timedriften mellem Esbjerg og Tønder.

Det er Tønder Kommunes ønske, at der er en stærk sammenhæng mellem Tønder (Nibøl) - Esbjerg og ruten fra Esbjerg mod nord til Varde og Skjern. En stærkere sammenhæng mellem disse ruter vil blandt andet understøtte turisternes mulighed for let at bevæge sig langs vestkysten.

Tønder-Tinglev banen har ikke været benyttet siden 2002. Det er Tønder Kommunes ønske, at der foretages en analyse og vurdering af mulighederne for fremtidig kørsel på strækningen. Dette til såvel gods som persontransport.

Venlig hilsen

Jørgen Popp Petersen
Borgmester

Lars Møldrup
Kommunaldirektør

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 Købehavn V

Pia Gulddahl Møller

Lokal tlf.: 76812314
Mobil tlf.: 29363046
PIAGM@vejle.dk

9. maj 2023

J. nr.: 13.05.00-G01-3-23

Bemærkninger til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Teknisk Udvalg har den 25. april 2023 behandlet Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Toget er rygraden i den kollektive trafik og er en forudsætning for et effektivt sammenhængende transportsystem.

I følge planen forventes der ingen ny anlæg omkring Vejle frem mod 2035, men udrulningsplanen for det nye signalprogram viser, at strækningen Fredericia – Vejle – Århus forventes ibrugtaget ultimo 2025, samt elektrificeringen til Århus ibrugtages ultimo 2026.

Udvalget ser frem til elektrificeringen af strækningen til Århus kan ibrugtages 2026 samt implementeringen af nyt signalanlæg, således at hastigheden på strækningen kan øges.

Udvalget finder det positivt, at der er afsat en pulje på 150 mio. kr. til at forbedre sikkerheden og tilgængeligheden i udvalgte perronovergange, herunder bydelsforbindelser i Haslev og Bjerringbro. God tilgængelighed til togstationerne er vigtige for at kunne tiltrække flere passagerer til den kollektiv trafik. Vejle Kommune har flere stationer, som også har dårlige adgangsforhold. Udvalget ser gerne en drøftelse, hvordan sikkerheden og tilgængeligheden kan øges på stationer.

Udvalget er bekymret for togbetjeningen mellem Vejle og Kolding. Både Vejle og Kolding by er plaget af myldretidsudfordringer og toget kunne være et attraktivt alternativ til egen bil, hvis rejsetiden med tog var attraktiv og kørte med en rimelig frekvens.

Vejle Kommune har tidligere i samarbejde med Sydtrafik, Fredericia og Kolding kommuner været i dialog med DSB om en bedre betjening af Trekantområdet, især muligheden for en bedre togbetjening Kolding – Fredericia – Vejle. Det er vigtigt, at forbedringer på togtilbuddet i Kolding-Fredericia-Vejle området ikke sker på bekostning af de togtilbud, der allerede er i området. DSB har tidligere fremlagt forslag om på enkelte myldretidsture at fjerne betjeningen fra vækst-byerne Børkop og Brejning, for at opnå hurtigere forbindelse mellem Kolding og Vejle. Reduceret togbetjening vil undergrave den betydning, som toget har for

**Teknik & Miljø
Anlæg & Infrastruktur**

Kirketorvet 22, 7100 Vejle

Åbningstider
Fremmøde
Mandag-onsdag kl. 8-15
Torsdag kl. 8-17
Fredag kl. 8-14

Telefon
Mandag-onsdag kl. 8-15
Torsdag kl. 8-17
Fredag kl. 8-14

Børkop og Brejning. Disse 2 byer er vel at mærke nogle af de ganske få steder på østkysten af Sydjylland, hvor det er realistisk at bosætte sig, for at kunne pendle med tog til de store byer.

I forbindelse med statens udbud af kørsel på strækninger som blandt andet Struer - Herning - Vejle har rejsende på strækningen mod Fyn og Sjælland oplevet en væsentlig serviceforringelse. Strækningen fra Struer - Herning betjenes med fire direkte afgange i døgnet. På de øvrige afgange skal der skiftes i Vejle. Skift opleves generelt som en barriere og da borgere har oplevet problemer med dette skifte, vælger de ofte at køre til Vejle for at være sikker på at nå toget i Vejle, eller kører hele vejen i bil. Dette er imod Vejle Kommunes ønsker om en grøn mobilitet og øget fokus på klimaet.

Teknisk Udvalg opfordrer til, at der kommer flere direkte afgange på strækningen mellem Herning - Vejle - København.

Venlig hilsen

Pia Gulddahl Møller
Planlægger

**Trafikstyrelsen**

Att.: Signe Arrhenius

Viborg Kommunes hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Trafikstyrelsen har anmodet kommuner, regioner, trafik selskaber, togoperatører og infrastrukturforvaltere m.fl. om hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Viborg Kommune ser positivt på muligheden for en dialog med Trafikstyrelsen vedr. en forbedring af togforbindelsen til og fra Viborg.

Vi henviser i øvrigt til tidligere hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane fra 2018 samt breve fra Borgmester Ulrik Wilbek fra hhv. 15.10.21 og 27.8.21. Disse har omhandlet behov for direkte togforbindelse fra Viborg til København og retur, gennemsnitlig rejsetid, uhensigtsmæssige kørselsmønstre samt driftsforstyrrelser i togdrift og som følge heraf mange aflysninger på strækningen mellem Viborg og Aarhus. En problematik der bliver forstærket af, at der ikke længere prioriteres en regionalbus på strækningen.

Det er Byrådets generelle opfattelse, at togforbindelserne til/fra Viborg igen er nedprioriteret på trods af passagertal og muligt potentiale. Byrådet finder således, at togforbindelsen til Aarhus snarest bør optimeres med henblik på at nedbringe rejsetiden mellem Viborg og Aarhus, ligesom forbindelsen mellem Viborg og København bør optimeres, således at rejsetiden bliver sammenlignelig med andre byer i samme afstand.

Byrådet understreger, at direkte, stabil og ikke mindst hurtig transport mellem landsdelene er helt central for sammenhængskraften og områdets rammebetingelser – særligt når ønsket er, at den kollektive trafik er et attraktivt og reelt alternativ.

Rejsetiden mellem Viborg og Aarhus har et stort potentiale med hensyn til at øge passagertallet på strækningen, således at togrejsen bliver et reelt alternativ for pendlere mellem de større byer på strækningen. Rejsetiden mellem Viborg og Aarhus bør nedbringes ved anlæg af ny strækning mellem Viborg, Bjerringbro, Hammel og Aarhus, inspireret af løsningen på den nye strækning mellem Silkeborg og Aarhus. Strækningen vurderes at være af samme omfang som Silkeborgmodellen. Alternativt kan rejsetiden nedbringes ved shuntløsning, så togene ikke skal omkring Langå.

Dato: 13-04-2023Sagsnr.: 23/10165
Sagsbehandler: vpmetegDirekte tlf.: 87 87 51 04
Direkte e-mail: meteg@viborg.dk

Side 1 af 2

Viborg Kommune har specielt fokus på de unge, der skal kunne benytte og stole på den kollektive trafik, som transport til uddannelserne fremfor anskaffelse af egen bil, ligesom vores arbejdspladser er afhængige af stabil kollektiv trafik i forhold til mange pendlere. Aarhus Maskinmesterskole og Midtbyens Gymnasium er opført de seneste år i Viborg Baneby, der ligger i kort gåafstand til Viborg Station. For begge uddannelser har det været vigtigt at placere sig i nærheden af den kollektive trafik med både bus og togforbindelser.

Indtil ultimo 2020 har der været direkte tog mellem Viborg og København og retur. En direkte og hurtig forbindelse er en nødvendighed, hvis vi i fremtiden skal have flere til at vælge toget. Rejsetiden bør kunne reduceres, så den kommer til at ligne rejsetiden mellem Herning/København og Holstebro/København - to kommuner der størrelses- og erhvervsmæssigt er meget sammenlignelige med Viborg Kommune.

Viborg Kommune indfører eldrevne busser på både bybusser og lokalruter i 2024 som en del af vores bidrag til den grønne omstilling. Desuden flyttes busknodepunktet til Jernbanegade, som ligger 200 meter fra Viborg Station. Herved understøttes bedre skiftemuligheder mellem tog og busser.

Byrådet finder, at togdriften også er et vigtigt element i en fremtidig effektiv og klimavenlig transport og vil derfor opfordre til, at der snarest muligt indføres batteritog på strækningen Aarhus-Struer, så den kollektiv trafik gøres endnu mere attraktiv og bidrager til den grønne omstilling.

Med venlig hilsen

Ulrik Wilbek
Borgmester i Viborg Kommune

Trafikstyrelsen

Vordingborg den 10. maj 2023

Vordingborg Kommunes høringssvar på Trafikplan for den statslige jernbane 2023

I Vordingborg Kommune har vi især fokus på de muligheder, der følger med udbygningen og elektrificeringen af strækningen mellem Ringsted og Femern-Bælt forbindelsen.

Vi ser meget frem til, at de mange milliarder som bliver investeret i at opgradere denne strækning vil gavne de mange mennesker, som hver dag pendler mellem Sydsjælland og hovedstadsområdet. Vi forventer, at den regionale trafik mellem København og Sydsjælland får et markant løft i form af færre aflysninger, højere punktlighed og væsentlig kortere rejsetider. Vi vil især følge meget interesseret med i arbejdet for at reducere rejsetiderne mellem Vordingborg og København og har en stærk forventning om, at vi når ned omkring de 47 minutter som i 2014 blevet udmeldt af Banedanmark i forbindelse med opstart på arbejdet med broerne over Storstrømmen og Masned Sund. Vi afventer fortsat en melding på de endelige rejsetider mellem Vordingborg og København og vil gerne benytte anledningen til at bede om en afklaring – eller et tidsperspektiv på hvornår vi kan forvente en afklaring – på dette spørgsmål.

Derudover vil det have meget stor betydning for Vordingborg Kommune i relation til bosætning, erhverv og turisme at få et sydsjællandsk stop for de kommende højhastighedstog mellem København og Hamborg placeret på Vordingborg Station.

Et stop i Vordingborg vil ikke kun gavne Vordingborg Kommune men flytte hele Sydsjælland et afgørende skridt tættere på hovedstadsområdet og forbedre mulighederne for at øge tilflytningen og tiltrække flere nye virksomheder til området. Bosætning og tiltrækning af virksomheder er en afgørende forudsætning for at kunne sikre et godt skattegrundlag og bedre adgang til kvalificeret arbejdskraft, samt en langsigtet og bæredygtig udvikling og vækst på hele Sydsjælland – eller med andre ord: Et Danmark i bedre balance. Dertil har Vordingborg Kommune hvert år besøg af mere end 400.000 overnattende turister, hvoraf mere end 50% kommer fra udlandet, herunder Tyskland.

I forhold til vores nabokommuner, så vil Vordingborg Station være det bedste kompromis for flest togpassagerer på Falster og Sydsjælland. Vordingborg Stations placering midt imellem stationerne i Næstved og Nykøbing F. vil betyde kortest afstand og kortest transporttid til højhastighedstog for flest mennesker. Vordingborg Station kan nås fra både Nykøbing F. Station og Næstved Station indenfor 20 minutter. Højhastighedstog vil derved kunne fungere som en bæredygtig transportform for omkring 100.000 indbyggere i de tre kommuner. Hvis stoppet derimod placeres i enten Nykøbing F. eller Næstved, så vil passagerer fra en af de to yderkommuner med stor sandsynlighed ikke få nytte af stoppet pga. for lang transportafstand dertil.

Vi ved, at det ikke er givet, at det alene bliver et dansk anliggende at beslutte det kommende standsningsmønster for de kommende højhastighedstog. Men når der indledes grænseregionale drøftelser om standsningsmønsteret, så er det vores stærke ønske, at Vordingborg Station bliver taget med i planlægningen.

Med venlig hilsen



Mikael Smed
Borgmester

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Trafik og Anlæg
Skelbækvej 2
6200 Aabenraa
Tlf.: 7376 7676

Dato: 09-05-2023
Sagsnr.: 23/12587

Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Aabenraa Kommune fremsender her høringssvar til Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2023, som er behandlet i kommunens Udvalg for Plan, Teknik og Landdistrikter den 4. maj 2023.

Ifølge Trafikplanen kører der dagligt omkring 50 godstog igennem Danmark, og mængden af transporteret gods på skinner er vokset 19 % mellem 2010 og 2020, så der i dag transporteres ligeså meget gods på skinner, som transporteres på vejene.

EU-Kommissionen har opsat en målsætning om, at Europa skal være klimaneutralt i 2050. Som del af indsatsen skal højhastighedstogtrafikken fordobles inden 2030. Trafikken med højhastighedstog skal være tredoblet og jernbanegodstrafikken skal fordobles i 2050. Regeringen har med Infrastrukturaftalen fra juni 2021 målsat, at den kollektive transport skal være mere attraktiv for langt flere for at afhjælpe trængslen på vejene, bidrage til grøn omstilling, og for at lette hverdagen for mange mennesker.

Aabenraa Kommune noterer med tilfredshed, at udbygningen af strækningen mellem Tinglev og Padborg med dobbeltspor er optaget i trafikplanen til åbning i slutningen af planperioden. Udbygningen med dobbeltspor kan medvirke til at sikre fortsat vækst i passager- og godstrafikken frem mod 2050. Samtidig anmoder Aabenraa Kommune om at blive inddraget i planlægningen af udbygningen.

Aabenraa Kommune gennemfører i disse år byudviklingsprojekter i Rødekro, Padborg og Tinglev, som udvikler byernes potentiale som attraktive levesteder. Samtidig arbejdes der massivt med at Hærvejens potentiale som turistdestination udvikles fuldt ud. Stationsbyerne er af væsentlig betydning for arbejdet. Vi opfordrer Trafikstyrelsen til at understøtte udviklingen ved at gøre stationsområderne mere attraktive og tilgængelige, særligt for personer med handicap.

På vegne af Udvalget for Plan, Teknik og Landdistrikter
Dorte Soll
Udvalgsformand



Mobilitet
Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Trafikstyrelsen

Via info@trafikstyrelsen.dk (cc til sia@trafikstyrelsen.dk)

10. maj 2023
Side 1 af 6

Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Hermed fremsendes Aarhus Kommunes høringssvar til høring for den kommende Trafikplan for den statslige jernbane 2023.04.20

I Aarhus Kommune hæfter vi os særligt ved, at Trafikplanen nævner og behandler projekter fra Infrastrukturplan 2035 om Fremtidssikring af Aarhus H, ny bane mellem Aarhus og Silkeborg, ny station i Brabrand samt togdriften mellem Aarhus og Hamborg.

Aarhus Kommune bakker op om en ambitiøs tilgang til udvikling af den kollektive trafik på det statslige baneområde og anerkender det store arbejde, der er gjort for at udbygge elektrificeringen af jernbanenet. Aarhus Kommune har en politisk målsætning om CO2-neutralitet i 2030 og vi arbejder på en betydelig grøn omstilling af transportsektoren. Samtidig er Aarhus udfordret af stigende trængsel på vejnettet. Samlet betyder dette, at mobilitetssystemet skal udvikles i en grøn og pladseffektiv retning og her spiller jernbanen og den øvrige kollektive trafik en vigtig rolle.

Den statslige jernbanetrafik, særligt når elektrificeringen står færdig i 2027, udgør potentielt en grøn og attraktiv mobilitetsform, der hurtigt og komfortabelt kan tilbyde rejser regionalt, nationalt og internationalt. Aarhus Kommune anser det som vigtigt, at dette styrkes fremadrettet, så den kollektive trafik kan levere et konkurrencedygtigt alternativ til privatbilismen.

Samtidig anser Aarhus Kommune det som centralt at sammentænke og samarbejde om den kollektive trafik og dets integration i det samlede mobilitetssystem. Det betyder blandt andet tæt samarbejde om udviklingen af de nævnte projekter i Trafikplanen som geografisk er placeret i Aarhus Kommune samt sammentænkning og korrespondance af det statslige togtrafik og den lokale kollektive trafik i Aarhus Kommune. Her er det Aarhus Kommunes ønske, at der sikres en billetpolitik for den statslige togtrafik, som tilgodeser skift mellem tog og busforbindelser.

For at sikre en samlet attraktiv og konkurrencedygtig kollektiv trafik på tværs af den statslige jernbane og den øvrige kollektive trafik, finder Aarhus Kommune det centralt, at der sker en forsat udvikling af et højklasset kollektivt trafiknetværk i Aarhus. Dette kræver vedvarende statslig investering og medfinansiering.

TEKNIK OG MILJØ

Byrum
Aarhus Kommune

Mobilitet

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 41 85 71 10

Direkte e-mail:
siwi@aarhus.dk

Sag: EMN-2023-005269
Sagsbehandler: Simon Wind



Endelig bemærkes det fra Aarhus Kommunes side, at de overordnede fremtidige passagerprognoser der vises i Trafikplanen på side 37 og frem, først vurderer en passagerfremgang fra 2035 og fremad med 2 % målt på antal af rejser. Med de investeringer og store projekter der laves på området, er det bemærkelsesværdigt, at der kun vurderes få flere rejsende i de næste 12-13 år. Det ser bedre ud, hvis man ser på transportarbejdet, der i samme periode vurderes at stige med 19 %.

10. maj 2023
Side 2 af 6

Udover disse overordnede bemærkninger vil vi fra Aarhus Kommune gøre opmærksom på følgende:

- Stationsnærhed: På side 7 i Trafikplanen påpeges vigtigheden af stationsnærhed i relation til sammentænkning af jernbanetrafik og byudvikling. Dette afsnit vedrører primært Hovedstadsområdet. Med udvikling af ny Silkeborgbanen samt forbedringerne på det eksisterende banenet i Østjylland, er det Aarhus Kommunes ønske, at dette fokus inkluderer Østjylland. Aarhus Kommune har med den nuværende kommuneplan en strategi om sammentænkning af byudvikling med højklasset kollektiv trafik, herunder den statslige jernbane. Med Helhedsplanen for Banegårdskvarteret (vedtaget af Aarhus Byråd i 2021) er blandt andet udpeget mulighed for kompakt byudvikling ved Aarhus H.

Aarhus Kommune anser en ny Silkeborgbane med flere stationer i Harlev/Framlev, Brabrand og Åbyhøj som en mulighed for at sammentænke jernbanetrafikken og byudvikling så flest mulige kan få adgang til grøn og effektiv mobilitet.

- Grenaabanen: På side 12-13 er Grenaabanen omtalt og indtegning som en ikke statsjernbane. Aarhus Kommune påpeger, at Grenaabanen, som i dag drives af Aarhus Letbane, stadig er ejet af Staten. Dette bør fremgå af Trafikplanen.

I forlængelse heraf er det ønskeligt, at det bliver muligt at søge den statslige pulje i Infrastrukturplan 2035 for tilgængelighedsforbedringer. Puljen er forbeholdt stationer på det statslige jernbanenet, og eftersom Grenaabanen er ejet af staten, burde det også være muligt at søge midler til forbedring af tilgængelighed på stationer her.

- Fremtidssikring af Aarhus H: På side 27 er beskrevet projektet om fremtidssikring af Aarhus H som indebærer elektrificering, signalprojekt og kapacitetsudvidelse. Aarhus Kommune ønsker, at der i dette projekt indtænkes tilstrækkelig kapacitet til den fremtidige Silkeborgbane og evt. fremtidige udvidelser i togdriften, der på



nuværende tidspunkt kan forestilles. Herunder ønsker Aarhus Kommune også, at fremtidssikringen af Aarhus H tager højde for en mulig Kattegatforbindelse med togdrift.

10. maj 2023
Side 3 af 6

Det er samtidig Aarhus Kommunes ønske, at projektet sammentænkes med Aarhus Kommunes projekt om et nyt højklasset cykelparkeringsanlæg i Banegraven ved Aarhus H, en evt. udvidelse af Bruuns Bro samt en evt. ny stiforbindelse på tværs af Banegraven vest for Aarhus H. Dette vil samlet styrke Aarhus H som et trafikalt knudepunkt, øge passagergrundlaget og adgangen til grøn mobilitet.

- Ny bane mellem Aarhus og Silkeborg: På side 31 beskrives projektet for en ny Silkeborgbane. Aarhus Kommune har sammen med de øvrige kommuner som banen skal forløbe igennem samt Region Midtjylland indsendt et fælles hørings svar i efteråret 2022 til Banedanmark, der er i gang med at udvikle projektet.

Det er dog også relevant i denne høring at gøre opmærksom på Aarhus Kommune bemærkninger til det fremtidige baneprojekt.

Det er et projekt, som er højt prioriteret i Aarhus Kommune, og som er et vigtigt element i de visioner, vi har for udviklingen af Østjylland og opbygning af et højklasset kollektiv trafiknet. Banen vil aktivt understøtte Aarhus Kommunes overordnede målsætning om et mere grønt og effektivt mobilitetssystem, der skaber attraktiv kollektiv trafik og bedre sammenhæng for borgerne i hele regionen.

En ny bane har et stort potentiale for at understøtte den byudvikling, der planlægges for i Aarhus Kommune i bysamfundene Harlev-Framlev (på sigt forventes 14.500-17.500 indbyggere og 14.000-19.000 arbejdspladser), Aarslev (på sigt forventes 4.000 indbyggere og 1.000 arbejdspladser), Brabrand (udover byudvikling i Gellerup og Toveshøj, er der ved den fremtidige Brabrand station mulighed for byudvikling langs banen) og Åbyhøj (der planlægges byudvikling i øjeblikket for 1.500 boliger ved en mulig station på Silkeborgbanen). Stationer i disse bysamfund vil give bedre adgang til grøn kollektiv trafik, som vil have en trængselsreducerende effekt på vejnettet ved Aarhus, styrke den grønne omstilling af transporten og øge attraktiviteten af de pågældende bysamfund.

For at muliggøre flere stationer og samtidig opretholde hurtig rejsetid, stabilitet og fleksibilitet er det Aarhus Kommunes holdning, at banen bør etableres som en dobbeltsporet løsning.



Som det påpeges i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016 af en Silkeborgbane er de modelberegninger, der er foretaget af af- og påstigere ved stationer behæftet med usikkerhed, da zonestrukturen i Landstrafikmodellen er grov.

10. maj 2023
Side 4 af 6

For at understøtte den forestående forundersøgelse af Silkeborgbanen er der blevet lavet en opdateret modelberegning i Aarhus Kommunes trafikmodel. Figur 1 nedenfor viser passagerberegninger i 2030 fra Trafikstyrelsens forundersøgelse i 2016 beregnet i Landstrafikmodellen sammenholdt med Aarhus Kommunes trafikmodel.

Det er vores vurdering, at passagergrundlaget med Aarhusmodellen er betydeligt større end antaget i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016, og at antallet af passagerer næsten tredobles fra oprindeligt 2.090 passagerer til 5.811 passagerer.

På- og afstigere	Trafikstyrelse - forundersøgelse fra 2015	Aarhus Trafikmodel	Forskel mellem forundersøgelse og Aarhus trafikmodel
Station	Dobbeltspor	Dobbeltspor	
Åbyhøj st.	680	2.716	2.036
Brabrand st.	870	1.409	539
Harlev-Framlev st.	540	1.686	1.146

Figur 1: Passagerberegninger for ny Silkeborgbane i 2030 fra Landstrafikmodellen (beregnet af Trafikstyrelsen i 2015) sammenholdt med Aarhus Kommunes opdaterede trafikmodel (beregnet med trafiktal og plandata fra 2019)

Det er således Aarhus Kommune ønsket, at den fremtidige bane mellem Aarhus og Silkeborg også undersøges som en dobbeltsporet bane med stationer i Harlev/Framlev, Brabrand og Åbyhøj. Samtidig er det Aarhus Kommunes ønske, at projektet om Fremtidssikring af Aarhus H tager højde for driften på en fremtidig dobbeltsporet Silkeborgbane.

- **Ny Brabrand station:** En ny togstation i Brabrand vil gøre det muligt at nedbringe rejsetiden markant til og fra Aarhus centrum og dermed tilbyde et effektivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Det vil komme beboere, erhverv og fremtidig byudvikling i Brabrand til gavn. Endelig vil en station give flere muligheder for at kombinere andre transportmidler med tog fra en fremtidig Brabrand st.

Det er Aarhus Kommunes forståelse, at det ikke er afgjort hvilke tog skal betjene en fremtidig Brabrand st. Aarhus Kommune ønsker, at



flest mulige tog kan standse på Brabrand st., herunder tog på den fremtidige Aarhus-Silkeborgbane samt øvrige regionale tog.

10. maj 2023
Side 5 af 6

Det er dog Aarhus Kommunes ønske, at en ny Brabrand station etableres tidligere end 2031, hvor der i Infrastrukturplan 2035 er afsat 100 mio. kr. til realisering af ny station. Dette vil være til gavn for borgerne i Brabrand.

Den nye station har både sammenhæng med Aarhus Kommunes planlægning for byudvikling i området og stationens sammenhæng med etape 2 af højklasset kollektiv transport mellem Aarhus C og Brabrand.

Det er planen, at denne etape forbindes til den fremtidige station i Brabrand og dermed styrker sammenhængen i det kollektive trafiksystem og den eksisterende etape 1 af letbanen.





Figur 1: Principiel placering af station i Brabrand. Aarhus Kommune anser placering ved Stenbækvej som havende størst potentiale (her vist med rød). Illustration fra Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2016 for bane mellem Aarhus og Silkeborg

10. maj 2023
Side 6 af 6

Det er Aarhus Kommunes ønske, at en fremtidig Brabrand station placeres ved Stenbækvej ved Silkeborgvej, hvor der er størst potentiale for byudvikling i stationens nærområde, som vil styrke kundegrundlaget, samt bedst plads til at etablere øvrige faciliteter for kombinationsrejser, vist på figur 1 med rød cirkel.

Aarhus Kommune stiller sig til rådighed hvis der er spørgsmål eller behov for bistand. Spørgsmålet kan stiles til Trine Buus Karlsen, områdechef for Byrum, Aarhus Kommune (tbk@aarhus.dk) og Simon Wind, chefkonsulent i Mobilitet, Aarhus Kommune (siwi@aarhus.dk).

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand for Teknik og Miljø
i Aarhus Kommune

/

Tyge Wanstrup
Vicedirektør for Teknik og Miljø
i Aarhus Kommune

NOTAT

Til: Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk,
cc til sia@trafikstyrelsen.dk

Email center-for-regional-
udvikling@regionh.dk

Dato: 9. maj 2023

Administrativt hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Region Hovedstaden takker for muligheden for at give hørings svar på trafikplanen om fremtiden for den danske jernbane.

Region Hovedstaden er meget optaget af, hvordan vi kan skabe bedre rammer for mobiliteten i hele regionen, herunder øge brugen af kollektiv transport og dermed bidrage til den grønne omstilling af samfundet og bedre levevilkår for borgerne i regionen. Det gør vi blandt andet ved at arbejde for bedre sammenhænge på tværs af regionen og for at styrke koblingerne mellem den regionale trafik i form af lokalbaner, letbane, S- og R-busser mm. og de statslige jernbaner. Potentialet for at øge brugen af kollektive, grønne og aktive transportformer er stor i Region Hovedstaden, hvis der investeres i infrastruktur og tiltag, der understøtter disse transportformer.

Overordnet set bemærker Region Hovedstadens administration, at statens trafikplan er meget redegørende og uden anbefalinger. Der kan findes vurderinger af kommende passagertal, men ellers viser planen blot hvilken betydning, de politisk besluttede anlægs- og puljeprosjekter har for statens jernbaner og deres kapacitet. Vi konstaterer, at planen redegør for fremtidige projekter, kapacitet og passagertal. Som supplement hertil kunne planen med fordel indeholde en vurdering af projekternes bidrag til at opnå de nævnte politiske mål inden for klima, sammenhæng mellem land og by samt EU-mål om overflytning af gods fra vej til bane.

Den samlede kollektive trafik er betydeligt udfordret af effekter fra Covid-19 og et øget bilejerskab generelt. Det er godt at få disse italesat også i denne plan.

Derudover kunne planen med henblik på at supplere den jernbanetekniske tilgang have en mere passagervendt tilgang til planlægning. Når det er sagt så

ville linjediagrammer for alle tre planår og en synliggørelse af statens overvejelser omkring betjeningen af fx Glostrup St., når der er etableret perroner give et værdifuldt overblik over den samlede betjening.

Vi vil her fremhæve de projekter og tiltag i trafikplanen som vi vurderer, er vigtige for at understøtte en god kollektiv trafik for borgerne i Region Hovedstaden.

S-banen

S-togene har enorm betydning for borgernes mobilitet i Region Hovedstaden. S-banen er effektiv og binder regionen sammen. Region Hovedstadens analyser forudser en stigning i befolkningen samt i antallet af rejste ture på tværs af transportformer, og dermed en stigning i trængsel på vejene. Her kan S-banen være med til at løfte en større del af den efterspørgsel.

I lyset af trafikplanens langsigtede perspektiv savner Region Hovedstaden linjediagrammer for betjening af S-banen, samt vurderinger af S-banens potentiale og forsatte udvikling.

Kystbanen / Vestbanen

Der er gjort mange forsøg på at forbedre punktligheden på Kystbanen gennem tiden. Effekten er dog ikke slået igennem. Seneste tiltag er en planlagt ændring af standsningsmønsteret med forlænget rejsetid til følge. Denne ændring kommer kort efter at Øresundstrafikken er blevet adskilt fra Kystbanen, og de nye Vectron lokomotiver er blevet indsat sammen med dobbeltdækkervognene. Før man har nået at se effekterne af disse tiltag, planlægger DSB nye ændringer, der vil gøre rejsetiden længere. Køreplansændringerne forekommer relativt ukoordineret med andre trafikskaber og offentlige myndigheder. Fx. er ændringerne ikke nået at komme med i trafikplanen. Det er ærgerligt, at denne type ændringer ikke planlægges, så effekterne i hele det kollektive net kan tages i betragtning.

Region Hovedstadens trafikudvalg har tidligere opfordret DSB og Transportministeren til, at dobbeltdækkervognene indrettes, så der er bedre plads til cykler, samt at cykelmedtagning gøres gratis i disse tog. Dette vil være et attraktivt tilbud, der erfaringsmæssigt giver flere passagerer, og som virker oplagt i korridoren Helsingør - København - Roskilde. Trafikplanen ville vinde ved at medtage denne type passagerorienterede tiltag, som kunne styrke den statslige jernbane.

Lokalbaner

Region Hovedstaden er glad for at se, at lokalbanerne har fået plads i trafikplanen, og at de ændringer, der gennemføres på lokalbanerne, spiller sammen med den statslige jernbanetrafik.

Sammen med Hillerød Kommune, Banedanmark, DSB og Lokaltog er Region Hovedstaden optaget af opgraderingen af Hillerød station, hvor sammenbindingen af lokalbanesporene vil løfte mobiliteten og tilgængeligheden i Nordsjælland.

Hillerød Station er den største station blandt de stationer, som Lokaltog betjener i Region Hovedstaden, og udgør et vigtigt knudepunkt for rejsende, der skifter til S-tog. Derfor er Region Hovedstaden interesseret i at stationen er godt betjent, og at skiftet, forpladsen og bydelsforbindelserne er attraktive og trygge.

Trygge og attraktive stationer og skiftsteder

Passagererne bruger i høj grad flere transportmidler på deres rejser fra A til B. Både bus, metro, letbane og tog, men også bil, cykel og samkørsel i kombination med det kollektive. Det er derfor vigtigt med fokus på stationer og skiftsteder, som også har givet sig til udtryk i puljerne under Infrastrukturplan 2035: Pulje til mere trygge og attraktive stationer samt Pulje til øget tilgængelighed på stationer. Fremadrettet mener Region Hovedstaden, at et fokus på øget samarbejde med region, kommune og øvrige trafikselskaber kan være gavnligt.

Letbanen

Region Hovedstaden bygger sammen med 11 kommuner Hovedstadens Letbane i Ring 3. Den kommer til at krydse S-tog og regional tog på Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj stationer. Dermed forventes disse stationer at blive endnu vigtigere knudepunkter for rejser på tværs af regionen. Letbanen som helhed kommer til at fungere som en styrket tilbringertransport til S-togs nettet, og vi anbefaler, at man benytter denne anledning til at styrke den sammenhængende rejse for passagerne. Både standsning af fjern- og regionaltog på Glostrup station og flytningen af Herlev station har stor betydning for antallet af brugere i letbanen og dermed attraktiviteten i den kollektive trafik i det hele taget. Disse bør derfor prioriteres, ligesom her bør være ekstra fokus på at sikre gode skift mellem bus, tog og letbane.

Venlig hilsen

Center for Regional Udvikling
Region Hovedstaden

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

info@trafikstyrelsen.dk

Kopi til: sia@trafikstyrelsen.dk



Region Midtjyllands hørings svar over Trafikplan for den statslige jernbane

Dato 01-06-2023

Sagsbehandler Peter Hermansen

Peter.Hermansen@RU.RM.DK

Tel. +4529630638

Sagsnr. 1-30-75-3-20

Trafikstyrelsen har offentliggjort høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane, 2023.

Det skal bemærkes, at Region Midtjyllands hørings svar blev behandlet i regionsrådet den 24. maj 2023. For at overholde Trafikstyrelsens høringsfrist, er der tidligere fremsendt et foreløbigt hørings svar med forbehold for regionsrådets endelige godkendelse. Dette – endelige - hørings svar erstatter hermed det tidligere fremsendte foreløbige hørings svar.

Side 1

Region Midtjyllands bemærkninger til trafikplanen

Det fremgår, at en væsentlig forudsætning for trafikplanen er aftalen Infrastrukturplan 2035, som blev indgået i Folketinget i 2021. Infrastrukturplanen sætter rammerne for væsentlige statslige investeringer i baneinfrastruktur. Flere af disse har direkte og indirekte betydning for Region Midtjylland.

Ny bane Silkeborg - Aarhus

Først og fremmest betyder beslutningen om ny bane Silkeborg – Galten - Aarhus en mere direkte linjeføring og væsentlig kortere rejsetid mellem Aarhus og Silkeborg og videre på tværs af regionen til Herning – Holstebro – Struer, og med forbindelse til Skjern og Ringkøbing.

Etablering af Aarhus –Silkeborg-banen er et højt prioriteret ønske fra Region Midtjylland og kommunerne. Samtidig ses banen som et væsentligt skridt i realiseringen af Den østjyske fingerplan, bestående af regionale tog- og letbaneforbindelser på strækningerne Aarhus – Skanderborg - Horsens – Hedensted, Aarhus – Odder, Aarhus – Grenaa, Aarhus – Randers, Aarhus – Langå –Viborg – Skive – Struer, Aarhus – Silkeborg – Herning – Gødstrup – Holstebro.

Region Midtjylland noterer sig, at trafikplanens passagerprognose for 2035 forventer 1300 påstigere på hverdage i Galten og 900 i Brabrand, og viser dermed, at banen allerede fra starten forventes at have høj benyttelse. Dette afspejler den høje pendling, der er i begge retninger mellem Aarhus og Silkeborg, og videre til Herning, Regionshospitalet Gødstrup og Holstebro. Den nye bane vil dermed understøtte sammenhængen på tværs af regionen.

Ikke mindst på baggrund af den forventede høje benyttelse, er det efter Region Midtjyllands opfattelse et krav, at banen anlægges dobbeltsporet for at muliggøre høj regularitet og frekvens, der kan gøre banen attraktiv for daglige pendlere.

Stationer i Brabrand og Stilling

Genåbning af en station i Brabrand vil, set i sammenhæng med etableringen af Aarhus Letbanes anden etape (eventuelt som BRT) og ny bane mellem Silkeborg og Aarhus, betyde en markant styrkelse af den kollektive trafikbetjening af det vestlige Aarhus, samt en aflastning af Aarhus H.

Ligeledes bør åbning af stationen i Stilling ske snarest muligt og dermed bidrage til at styrke den regionale togtrafik mellem Aarhus – Skanderborg og videre sydpå.

Kortere rejsetider på hovedstrækningen København – Odense – Aarhus - Aalborg

Et væsentligt led i modernisering af landsdelstrafikken er under anlæg. Det drejer sig om elektrificering af den Østjyske Længdebane mellem Fredericia og Aalborg, og herunder udvidelse af kapaciteten på Aarhus H.

Set i sammenhæng med den igangværende udrulning af signalprogrammet, hastighedsopgraderinger nord for Aarhus, samt en ny bane på Vestfyn vil samlet det muliggøre en kortere rejsetid på den Østjyske Længdebane samt henover Fyn og Sjælland.

De kortere rejsetider på hovedbanestrækningerne fremgår af figuren side 24. Bl.a. reduceres rejsetiden Aarhus –København med 25 min til 2 timer og 14 min.

Region Midtjylland har noteret sig, at de rejsetidsforbedringer i Østjylland, der oprindeligt lå i timemodellen ikke lader sig realisere med den nuværende baneinfrastruktur i planperioden.

Endvidere er det Region Midtjyllands opfattelse, at rejsetidsforbedringerne på andre banestrækninger, også burde fremgå af Trafikplanen. Her tænkes bl.a. på strækningerne Vejle – Herning – Holstebro - Struer, og Aarhus – Langå –Viborg – Skive – Struer.

Det skal bemærkes, at Region Midtjylland indgår i Kattegatkomiteen i samarbejde med en række private og offentlige parter i Øst – og Vestdanmark. Kattegatkomiteen arbejder for en fast vej- og baneforbindelse over Kattegat. Etablering af en fast Kattegatforbindelse, vil betyde en markant nedsættelse af rejsetiden på tværs af landet, og for eksempel muliggøre en rejsetid med tog mellem Aarhus og København på ca. 1 time og 15 min.

Gennemgående IC-togforbindelser til store byer i Midt- og Vestjylland.

Inden for få år er landsdelstrafikken på tværs af Storebælt med direkte IC- og Lyntog reduceret til kun at omfatte hovedstrækningerne og få (fire) direkte daglige afgangene mellem København og Herning – Holstebro – Struer. På Struer – Langå-banen forsvandt de direkte IC-tog for flere år siden.

Det er Region Midtjyllands opfattelse, at nedlæggelse af de direkte togforbindelser til Hovedstaden er en markant komfortforringelse af den landsdækkende togbetjening til store dele af Midt- og Vestjylland, der vil bidrage til et øget passagerfratagelse for jernbanetrafikken, og den øvrige kollektive trafik. Konsekvensen er, at flere vil fravælge toget til fordel for privatbilen, med deraf følgende udfordringer for klimaet og trængsel på vejnettet.

Det fremgår af trafikplanen og af Infrastrukturplan 2035, at der ikke er lagt op til elektrificering af jernbanerne i Region Midtjylland, bortset fra den Østjyske Længdebane. I stedet lægges der op til, at den grønne omstilling af togdriften skal ske med batteritog.

Region Midtjylland har indgået aftale med Trafikstyrelsen om at indsætte batteritog på strækningen Holstebro – Skjern, som drives for staten af Midtjyske Jernbaner. Endvidere indsætter Midtjyske Jernbaner batteritog på Lemvigbanen. Erfaringerne herfra vil kunne danne grundlag for batteritogsdrift på de øvrige ikke-elektrificerede regionaltogetstrækninger.

I forhold til opretholdelse af gennemgående togforbindelser fra Midt- og Vestjylland har Region Midtjylland noteret sig, at der i trafikplanen lægges op til at undersøge om batteritog kan bruges i landsdelstrafikken med henblik på fastholdelse af f.eks. en direkte togforbindelse mellem København, Herning og Struer.

Region Midtjylland kan tilslutte sig, at de direkte togforbindelser opretholdes - og gerne udbygges. Og også i forbindelse hermed bidrager Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland gerne med

erfaringer med batteritogsdrift på Lemvigbanen og Holstebro – Skjern.

Region Midtjylland stiller gerne den vestlige del af regionen til rådighed for at gennemteste batteritogsdrift i stor skala til gavn for omstilling til bæredygtig togbetjening i hele landet. I den forbindelse er det efter regionens opfattelse en naturlig konsekvens, at staten opretholder gennemgående togdrift til de større byer i Midt- og Vestjylland.

Imidlertid tyder erfaringer fra udlandet på, at batteritog med den nuværende teknologi næppe er egnet til indsættelse i landsdelstrafikken. Årsagen er, at batteritogenes marchhastighed vurderes at være for lav, og som det fremgår af Trafikplanen, at der kan være behov for længere rækkevidde. Derfor hilser Region Midtjylland det velkommen, at der i Trafikplanen er opmærksomhed på, at brinttog også er en mulighed i kraft af længere rækkevidde og angiveligt højere hastighed.

Region Midtjylland vurderer samlet set, at der på nuværende tidspunkt er usikkerhed om batteri- eller brinttogsteknologiens fremtidige egnethed til anvendelse i landsdelstrafikken.

På den baggrund har regionsrådet for Region Midtjylland besluttet, at der ønskes elektrificering af den gennemgående strækning Vejle-Herning-Holstebro-Struer, da der på nuværende tidspunkt er usikkerhed om, hvorvidt batteritog kan sammenkobles med det øvrige net.

Godstransport på jernbanen

Region Midtjylland noterer sig, at trafikplanen fremhæver at godstransportens udvikling med primært fokus på transport via Sønderjylland, over Fyn og Sjælland videre til Sverige samt den kommende godstransport via Femern bælt. Region Midtjylland arbejder for den bæredygtige udvikling inden for regionen og igennem Jylland. Derfor ønsker Region Midtjylland, at godsmængden i den jyske korridor også kommer til at indgå i Trafikplanen.

Det skal bemærkes at Region Midtjylland indgår i et partnerskab, Grønn Jyllandskorridor, sammen med en række danske og norske aktører om styrkelse af en bæredygtig Jyllandskorridor, hvor der bl.a. er fokus på at øge godstransporten på færge og bane over Skagerrak, igennem Jylland og videre sydpå. Grønn Jyllandskorridor støttes af Interreg Øresund-Kattegat- Skagerrak-programmet.

Øvrige bemærkninger

Flere steder i Trafikplanen er privatbanerne nævnt, f.eks. på linjediagrammerne side 22 og 23. Det giver god mening for et samlet

overblik over banetrafikken, uanset at privatbanerne ikke er en del af den statslige jernbane.

Det er dog påfaldende, - at den tidligere privatbane Odderbanen og statslige regionalbane Grenaabanen, der sammen med den nyanlagte banestrækning Nørreport – Skejby - Lisbjerg – Lystrup udgør Aarhus Letbane, - ikke fremgår.

Aarhus Letbane betragtes som et S-togsnet i Aarhus-området, med en samlet længde på over 100 km fra Odder til Grenaa. I forhold til opgørelsen af transportarbejde og passagerbenyttelse burde passagermængderne for letbanen oplyses. – Ikke mindst i relation til sammenligning af passagerudviklingen Øst og Vest for Storebælt.

I forhold til Grenaabanen indgår det i aftalen mellem staten og parterne bag Aarhus Letbane, at Region Midtjylland modtager et statsligt tilskud til opretholdelse af togdriften på strækningen, som DSB tidligere stod for.

Det skal imidlertid understreges, at Grenaabanen fortsat er en statslig strækning ejet af Banedanmark, som har ansvar for infrastrukturen. Det vil sige, at løbende vedligeholdelse og fremtidig modernisering af spor, dæmninger, broer, overkørsler og de fleste perroner påhviler Banedanmark. Følgelig indgår stationer og strækninger på Grenaabanen på lige fod med statens øvrige banestrækninger i forhold til Banedanmarks prioriteringer, samt mulighed for at søge statslige puljer til stationsmoderniseringer.

For god ordens skyld skal det bemærkes, at der af praktiske årsager er indgået aftale om, at Aarhus Letbane varetager løbende vedligeholdelse af infrastrukturen på Grenaabanen mod betaling.

I Trafikplanen nævnes DSB's rabatprodukt "Orangebillet". For god ordens skyld bør det nævnes, at Arriva ligeledes har forskellige rabatprodukter, der er målrettet rejsende uden for myldretiden med Arrivas tog. Eksempler er "Arriva OneDay", og "Arriva YourWay".

Venlig hilsen



Anders Kühnau
Regionsrådsformand

Trafikstyrelsen

Høringsvar for Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Dato: 29. april 2023

Sags ID: EMN-2021-07357

Dokument ID: 10868477

Region Sjælland har modtaget Trafikplan for den statslige jernbane i høring. Sagen er blevet politisk behandlet i udvalget for Regional Udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde den 9. maj 2023.

Den statslige banebetjening er helt central for borgerne i Region Sjælland, hvor de fleste større byer netop er stationsbyer på det statslige banenet. Borgerne i Region Sjælland er dem i landet, som pendler længst og her er det statslige banenet med til at understøtte sammenhæng mellem byerne internt i regionen, men i høj grad også ind mod hovedstaden.

I høringssvaret er fremhævet en række emner, som Region Sjælland politisk ønsker at sætte særlig fokus på.

Inviterer til dialog

Region Sjælland opfordrer til en mere dialogpræget tilgang under udarbejdelsen af Trafikplanen. Det er Region Sjællands vurdering, at Trafikplanen denne gang består mere af beskrivelser af allerede trufne beslutninger end fremadrettede ambitioner. Region Sjælland vil gerne opfordre til, at der bliver lagt mere vægt på statens, regionernes og kommunernes samlede ansvar for den kollektive trafik og på kommende beslutninger og udviklingsområder.

Det er derfor Region Sjællands ønske, at trafikplanen efter høringsprocessen, kan danne udgangspunkt for dialog og samarbejde. Region Sjælland stiller sig meget gerne til rådighed i denne henseende.

Den sjællandske timemodel skal prioriteres

Region Sjællands borgere er allerede meget mobile og transporterer sig langt til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Udfordringen rammer imidlertid dobbelt, når rejsetiden samtidig bliver uforholdsmæssig lang.

Derfor er det i Region Sjælland fortsat en højt prioriteret målsætning, at borgerne oplever en rejsetid til København på maksimalt en time. Dette benævnes også den sjællandske timemodel, som var en del af grundlaget for Togfonden og skulle supplere den store timemodel mellem de største danske byer.

I Timemodellen er fixpunkterne Kalundborg og Nykøbing Falster. Her er rejsetiderne i dag meget langt fra den ene time. Det er derfor glædeligt, at der i Trafikplanen nu er indarbejdet en forventet rejsetid til Nykøbing Falster på en time og 4 minutter.

Rejsetiden til Kalundborg nævnes imidlertid slet ikke og er formentlig meget langt fra den ene time - eller de i øvrigt lovede 48 minutter. Det eneste meget minimalistiske rejsetidskort fra udkastet til trafikplan er gengivet i bilag.

For Region Sjælland er det vigtigt, at der generelt kommer langt mere fokus på banebetjeningen på Sjælland og forventer, at rejsetiderne til Kalundborg vil blive forbedret og lever op til det lovede.

Timemodellen kan med fordel udbredes til rejser med både statslige og regionale tog. Dette vil fremtvinge et kærkomment fokus på gode korrespondancer på de statsligt ejede stationer.

Direkte tog til København – mere samdrift mellem statslige og regionale baner

Region Sjælland finder det meget beklageligt, at samdriften mellem de statslige og regionale baner kun nævnes sporadisk i Trafikplanen. Der er mange gode eksempler på, hvor øget samdrift bidrager med både økonomisk og betjeningsmæssige gode løsninger. Et eksempel til forfølgelse er forlængelsen af Østbanen fra Køge til Roskilde på Banedanmarks skinner.

Region Sjælland vil stærkt anbefale, at der arbejdes videre med en række muligheder for samdrift mellem statslige og regionale baner. Konkret anbefaler Region Sjælland, at arbejdet med direkte myldretidstog fra Odsherredsbanen og Lollandsbanen til København bliver prioriteret først og arbejdet nu intensiveres.

Nemme skift til banenettet – Knudepunkter og Parker & Rejs

Region Sjælland er geografisk stor og de større byer og knudepunkter omkredses af åbent land, hvor den kollektive trafik har svære vilkår. Derfor er nemme skift til banen fra andre transportmidler som biler og cykler et helt central parameter for banebetjeningen på Sjælland. Dette indgår overraskende ikke i Trafikplanen.

Det er allerede aftalt, at der skal laves en analyse, der kan skabe et attraktivt Parker & Rejs produkt, der styrker den kollektive trafik i Østdanmark. Aftalen er indgået mellem regeringen og de to regioner i Østdanmark og fremgår af klimasamarbejdsaftalen om grøn kollektiv trafik fra december 2020. Transportministeriet og de to regioner i Østdanmark udfører nu en analyse af Parker & Rejs for biler og cykler, som netop bør indarbejdes i Trafikplanen.

Det kræver ambitiøse mål og innovative løsninger at få flere i den kollektive trafik. Derfor bør der hentes inspiration fra denne analyse og flere andre analyser. Inspiration herfra kunne blandt andet være behovet for ”korridorstrategier” for baneforbindelserne ind mod hovedstaden. Hvordan og på hvilken måde kan brugen af jernbanen fremmes gennem samspil med brugen af bil eller cykel i de enkelte korridorer.

Region Sjælland finder det helt nødvendigt, at der udarbejdes konkrete planer for flere og bedre Parker & Rejs-anlæg, som kan understøtte nemme skift.

Udnyt potentialerne ved øget sporkapacitet nord for Køge station

Forundersøgelse af et dobbeltspor Køge-Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station indgår i Infrastrukturplan 2035. Forundersøgelsen bør igangsættes hurtigt, og den nødvendige sporkapacitet etableres. Dette vil forbedre mulighederne for at skabe gode korrespondancer mellem statslige tog mod København og lokaltog på Østbanen (Roskilde – Rødvig/ Faxe Ladeplads), som mødes ved Køge.

Øget sporkapacitet vil samtidig gøre det muligt at effektivisere den oprindelige ambition om kvartersdrift på strækningen Hårlev – Køge – Roskilde. Potentialerne ved forbedret banebetjening skal også ses i lyset af de eksisterende og ikke mindst fremtidige trængselsproblemer på vejene i området.

I Region Sjælland læses det med stor bekymring, at der i 2025 ikke er stop ved Ølby station og dermed Universitetshospitalet i Køge med det statslige regionaltog Næstved – Køge – København. Det fremgår af Trafikplanen (side 23)

Region Sjælland vil derfor fremhæve, at det er en helt klar forventning, at det statslige regionaltog Næstved – Køge – København kommer til at standse ved Ølby station (Universitetshospitalet).

Mere fart på den grønne omstilling – Batteritog og ladeinfrastruktur

Trafikplanen gør en del ud af den igangværende elektrificering af de statslige baner mens batteritog kun nævnes kort.

Region Sjælland finder det tvingende nødvendigt, at der rykkes på den grønne omstilling. Derfor bør der i Trafikplanen også sættes fokus på omstilling af regionernes lokalbaner til batteridrift. Det vil sige, at det sikres, at nuværende dieseldrevne togsæt hurtigst muligt kan udskiftes med nye grønne batteritog.

Region Sjælland står netop overfor at udskifte ældre udtjente IC2-dieseltog med nye batteritog. Indkøbet vil imidlertid resultere i en alvorlig økonomisk udfordring for regionen og den øvrige kollektive trafik.

Den grønne omstilling kan konkret fremmes ved at forbedre lånemulighederne for indkøb af nye grønne batteritog. I dag må regionerne kun låne over 25 år til materielindkøb. Det er Region Sjællands entydige anbefaling, at låneperioden forlænges, så den modsvarer batteritogenes forventede levetid på 35-40 år.

I Infrastrukturplan 2035 indgår en mindre tilskudspulje på 275 mio. kr. til investeringer i ladeinfrastruktur på lokalbanerne. Region Sjælland mener, at den afsatte pulje bør forøges, så den ajourføres i forhold til det kraftigt stigende prisniveau og således, at pengene kan fordeles der, hvor der skal bygges ny infrastruktur.

Udgifter til ladeinfrastruktur risikerer reelt at blive en barriere for den grønne omstilling. Som puljens fordelingsnøgle er tilrettelagt lige nu, synes tilskuddet – muligvis imod hensigten - at blive alt for lille og udgifterne til ladeinfrastruktur uforholdsmæssigt stort i Region Sjælland.

Region Sjælland skal tage stilling til indkøbet af nye grønne batteritog sommeren 2023. Problemstillingerne skal derfor adresseres nu.

Fremtidssikret togbetjening over Femern Bælt

Åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt nærmer sig og det er glædeligt, at det får en del fokus i Trafikplanen. Det er afgjort også tiden at påbegynde planlægningen og forberedelsen af den fremtidige banetrafik over Femern Bælt.

Region Sjælland ser den faste forbindelse over Femern Bælt som katalysator for regionens muligheder for vækst og udvikling og har derfor stort fokus på, at muligheder ikke forpasses. Her ser Region Sjælland en god og smidig togbetjening som en helt central løftestang i grænsegeografien. Konkret har Region Sjælland en målsætning om, at togbetjeningen bliver så god som mulig og som minimum indeholder både regional togbetjening med flere lokale stop samt fjerntog med stop i regionen, så der ikke kun bliver tale om transittrafik.

Region Sjælland har aftalt med Movia/Lokaltog, at der nu skal arbejdes med denne betjening, uanset hvem der i givet fald skal stå for betjeningen. Men det er i høj grad en statslig opgave, så det kræver samarbejde. Her bidrager Region Sjælland meget gerne.

Sideløbende er Region Sjælland i dialog med regionens politiske samarbejdspartnere på den tyske side. Forventeligt bliver netop togbetjeningen et fokuspunkt i den kommende samarbejdsaftale mellem Region Sjælland og Slesvig-Holsten.

Den fremtidige godstrafik skal styrkes med henblik på at flytte gods fra vej til bane og på at Danmark får glæde af de nye muligheder. Behovet for kombi-terminaler bør undersøges - herunder eventuelt en ny ved Køge.

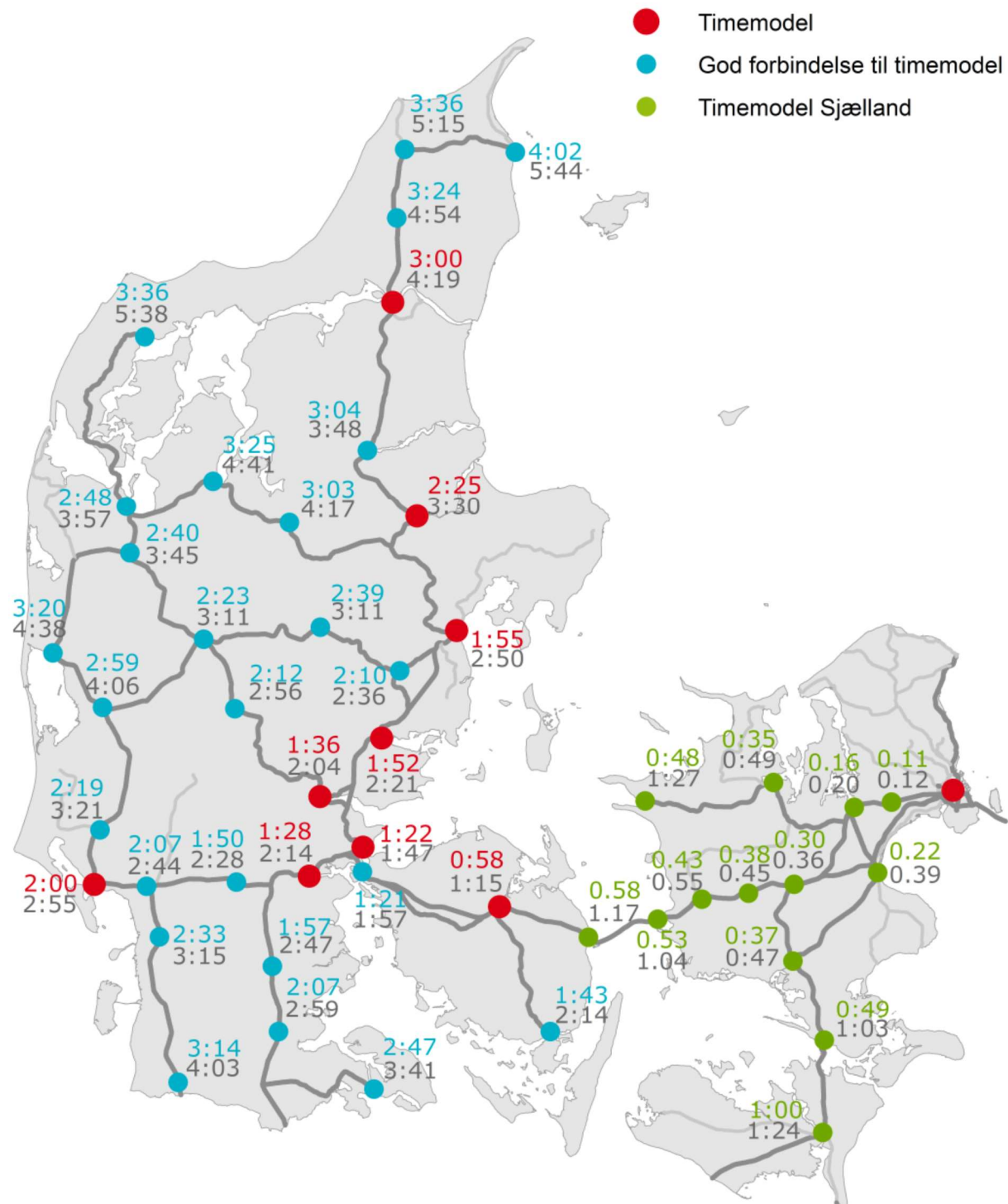
Der vil også skulle ses på fremtidige billet- og takstsystemer for den grænseoverskridende kollektive trafik. Det skal være nemt at krydse grænsen med den kollektive trafik.

Region Sjælland opfordrer til, at man konkret og i fællesskab begynder at fastlægge betjeningen over den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Bilag: Sammenligning af forventede rejsetider fra Togfonden DK og udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

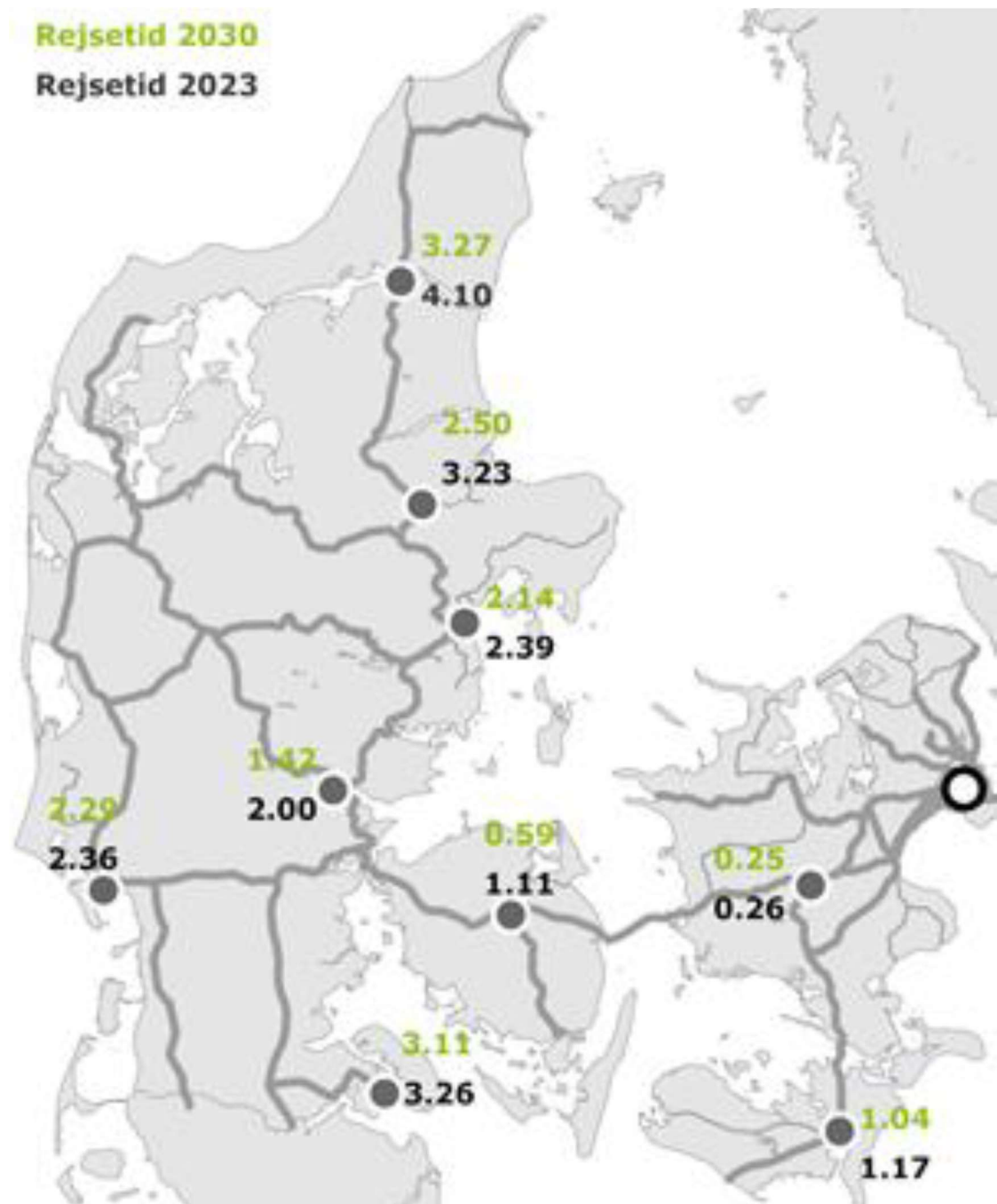
Togfonden DK

(Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane, september 2013)



Høringsudkast Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Figur 17. Kortet viser eksempler på mulige rejsetider fra København i 2030 sammenlignet med 2023.



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

*Regional Udvikling
Uddannelse og Mobilitet*
Kontakt: Niels Græsbøll Olesen
ngo@rsyd.dk
Direkte tlf. 2928 3463

16. marts 2023
Journal nr. 23/14567
Side 1/2

UDKAST

Region Syddanmarks hørings svar vedrørende Trafikplan 2023 for den statslige jernbane

Region Syddanmark har fra Trafikstyrelsen modtaget Trafikplan 2023 for den statslige jernbane i høring med frist til den 10. maj 2023.

Region Syddanmark vil gerne overordnet set udtrykke sin anerkendelse af det arbejde, der ligger i trafikplanen. Et væsentligt formål med trafikplanen er, at den sammen med trafiksekskabernes planer skal bidrage til at sikre en god sammenhæng i den kollektive trafik. Det er derfor vigtigt for den videre planlægning i de regionale trafiksekskaber at have dette samlede overblik over den planlagte fremtidige banebetjening i Danmark.

Region Syddanmark anerkender, at den statslige jernbane pt. og de kommende år, med de igangværende og kommende investeringsprojekter, i form af nye signaler, elektrificering, sporfornyelser og materielanskaffelser, er voldsomt udfordret i forhold til at øge betjeningsomfanget.

Af hensyn til øget mobilitet og fremkommelighed, og for at der skal være et grønt og bæredygtigt alternativ til bilen for daglige pendlere i Syddanmark og på tværs af grænsen, og til bil og fly på de længere nationale og internationale rejser, er det imidlertid nødvendigt at den statslige togdrift, så hurtigt det er teknisk muligt, udbygges i Syddanmark.

I det udkast til regional udviklingsstrategi, der netop nu behandles i udvalg og regionsråd, er der medlem de 22 kommuner i Syddanmark og Region Syddanmark enighed om at pege på en række områder, hvor en udbygning af den statslige banebetjening i Syddanmark er påkrævet.

En sådan udbygning og forbedring er påkrævet, da passagertallet på mange mindre stationer i Syddanmark – som det fremgår af trafikplanens passagerprognose – såfremt der ikke iværksættes nye tiltag, vil stå i stampe eller blive reduceret i perioden frem mod 2035. En sådan udvikling er ikke hensigtsmæssig af hensyn til en effektiv mobilitet eller den grønne omstilling, og kræver handling i form af

udvikling af den statslige togtrafik i Region Syddanmark. Region Syddanmark peger i den anledning på følgende initiativer for den statslige jernbane:

Direkte lyntogsforbindelser

Der skal sikres et grønt og bæredygtigt alternativ til bil og fly på de længere nationale og internationale rejser. Derfor peger Region Syddanmark på, at staten ved de kommende kontraktforhandlinger med DSB skal pålægge DSB at anskaffe de nødvendige antal internationale togsæt, der kan køre på tværs af grænsen, og så snart de banetekniske forudsætninger er til stede, etablere, eller forbedre eksisterende forbindelser, så der er attraktive direkte lyntogsforbindelser med timedrift, markant reduceret rejsetid og færre stop på følgende strækninger:

- Esbjerg-København,
- Sønderborg-København
- Aarhus-Hamburg

S-togslignende regionaltogetsdrift

Der skal sikres et grønt og bæredygtigt alternativ til bilen for daglige pendlere i Syddanmark. Derfor peger Region Syddanmark på, at staten ved de kommende kontraktforhandlinger med DSB, og andre operatører på det statslige banenet skal pålægge operatørerne, at de så snart de banetekniske forudsætninger er til stede, etablerer en S-togslignende betjening, med hyppig frekvens, faste minuttal og gennemkørende tog på følgende strækninger:

- På tværs af Fyn
- Svendborgbanen
- Mellem de større byer i Trekantområdet
- Esbjerg Nærbane

Udvikling af den grænseoverskridende regionale togtrafik

På tværs af den dansk-tyske grænse skal den regionale togtrafik, af hensyn til bl.a. den grænseoverskridende arbejds- og uddannelsespendling, udvikles. Ikke mindst set i lyset af, at indsættelse af de nye elektriske IC5 tog vil medføre, at danske IC tog ikke længere vil kunne køre til Flensborg, skal det sikres, at der også fremover vil være attraktive regionale togforbindelser over grænsen, med gode forbindelser nord på, og med gode omstigningsmuligheder til lyntogsforbindelsen Sønderborg-København.

Udvalget for regional udvikling har på sit møde den 27. april 2023 behandlet udkast til hørings svar, som behandles i regionsrådet den 22. maj 2023. Hørings svaret fremsendes dermed under forbehold af regionsrådets endelige godkendelse.

Venlig hilsen

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

info@trafikstyrelsen.dk,

sia@trafikstyrelsen.dk

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

9. maj 2023

Journalnr.:
5.5.2-04786-2023

Kontaktperson:
Henrik Vestergaard

E-mail:
huv@midttrafik.dk

Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Midttrafiks bestyrelse har behandlet høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2023 af 9. marts 2023. Midttrafik fremsender på den baggrund dette hørings svar til trafikplanen.

Midttrafik anerkender det gode arbejde, der er gjort med trafikplanen, som vi synes giver et godt afsæt for videre dialog om, hvordan vi styrker fremtidens kollektive trafik. Trafikplanen peger på en række ændringer og investeringer bl.a. fra Infrastrukturplan 2035, som understøtter muligheden for udviklingen af den kollektive trafik i Midtjylland. Dette ser vi naturligvis positivt på, og vi ser frem til, at de perspektiver, de nye projekter giver for driftsforbedringer i den kollektive trafik, udfoldes.

Trafikplanen refererer flere steder til beslutningerne i Infrastrukturplan 2035, men vi savner et samlet overblik over, hvordan planen forholder sig til de politiske beslutninger, der sætter rammen for trafikplanen, herunder bl.a. Togfonden og andre politiske aftaler af relevans for trafikplanen. Dette kunne favnes i et indledende afsnit, der knytter bro mellem den gældende og den nye trafikplan og forholder sig til de ændringer, der er, bl.a. ift. rejsetid mellem landsdelene.

Vi bemærker, at trafikplanen skal dække perioden 2023 – 2027, men alene fastlægger et bud på betjeningen i 2025. Vi er klar over, at det kan være vanskeligt at tidsfæste, hvornår infrastrukturændringer er klar til, at nye driftsoplæg kan træde i kraft, men vi synes alligevel, det er påfaldende, at planen ikke synliggør, hvordan betjeningen ved udgangen af perioden forventes at se ud. Skal planen fungere som reference for udvikling og udbud af lokal og regional busstrafik, vil det være af stor betydning, at forventningerne til banebetjening frem til 2027 fastlægges mere konkret.

Trafikplanens passagerprognose forventer ingen vækst i antallet af rejser i Vestdanmark før efter 2030 og ”kun” 4 % i 2035 i det område, som bl.a. dækker den nye bane mellem Aarhus og Silkeborg. Midttrafik ser dette som en bekymrende lav prognose med tanke på den store fælles udfordring, vi står overfor med grøn omstilling, og de mange ressourcer, der ventes investeret i jernbanen i perioden.

Bekymringen skal ses i lyset af Midttrafiks netop vedtagne Mobilitetsplan for 2023 – 2026, hvor sammenhængen mellem tog og busser er et essentielt fokusområde som ryggraden i det kollektive trafiktilbud.

Skal passagertallet i den kollektive trafik styrkes, mener vi, at det kræver, at vores infrastruktur udnyttes bedst muligt, og at de forskellige aktører arbejder fælles mod samme mål. Vi foreslår derfor, at Trafikstyrelsen i perioden igangsætter et arbejde med at afdække, hvad der skal til for at understøtte en mærkbar passagervækst i banetrafikken også i Vestdanmark, herunder hvordan infrastrukturen kan udnyttes bedst muligt. Midttrafik bidrager gerne i arbejdet.

Et af virkemidlerne, som omtales i trafikplanen, er stationsnær byudvikling. Midttrafik er enig i vigtigheden af stationsnærhed, også udenfor hovedstadsområdet. Også i vores geografi er stationerne en vigtig lokaliseringsparameter for fortætning og byudvikling. Bl.a. har Letbanesamarbejdet udarbejdet et dialogoplæg, som retter fokus mod de mange gode eksempler på stationsnær byudvikling i Østjylland og peger frem mod, hvordan denne indsats kan understøtte de kommende store infrastrukturprojekter i en østjysk fingerplan. Oplægget kan læses her:

<https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/letbanesamarbejdet/>

Hos Midttrafik er vi i øvrigt glade for, at der i infrastrukturforliget er afsat en pulje til arbejdet med at styrke tilgængeligheden på stationer. Det ligger fint i forlængelse af vores eget arbejde for at styrke tilgængeligheden, så flest muligt får glæde af den kollektive trafik – også selvom man har et handicap. Vi efterspørger imidlertid, at trafikplanen beskriver Trafikstyrelsens status og mål for udviklingen af tilgængeligheden i planperioden, herunder gerne evt. forventninger til udmøntningen af tilgængelighedspuljen samt mål for udviklingen af tilgængeligheden for bl.a. materiel og kommunikation.

Ny jernbane Aarhus-Silkeborg

Trafikplanen beskriver beslutningen om en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg, som vi mener rummer et stort perspektiv for udviklingen af den kollektive trafik, og som samtidig vil binde hele Midtjylland bedre sammen.

Med den nye bane reduceres rejsetiden betydeligt mellem Aarhus og Silkeborg og videre på tværs af regionen, hvilket skaber et stort potentiale for at tiltrække langt flere regionale rejsende. Dette er underbygget af positive resultater fra modelkørsler i både landstrafikmodellen og senest Aarhus Kommunes egen trafikmodel for Østjylland.

Samtidig rummer banen et stort potentiale for stationsnær byudvikling i en række byer undervejs, hvilket yderligere understøtter banens potentiale. Banestrækningen indgår allerede i Letbanesamarbejdets vision om en østjysk fingerplan, hvor investeringer i højklasset kollektiv infrastruktur går hånd i hånd med kommunernes arbejde med stationsnær byudvikling.

Et driftsoplæg, der både tilgodeser kort rejsetid med få stop og flere stationer, er muligt, men det kræver, at banen udbygges som dobbeltspor (pt. indgår alene en enkeltsporet bane). Et muligt driftsoplæg kunne være to hurtigtog og to standsende tog i timen mellem Silkeborg og Aarhus.

Midttrafik opfordrer derfor til, at muligheder og konsekvenser ved en dobbeltsporet løsning analyseres nærmere.

Den nye jernbanekorridor hænger tæt sammen med etableringen af en ny station i Brabrand, som indgår i Banedanmarks anlægsplan. Som et nyt knudepunkt i den

vestlige del af Aarhus vil denne station være vigtig for den regionale trafikbetjening og vil være et naturligt stop for tog på bl.a. Silkeborgbanen.

Fremtidssikring af Aarhus H

Trafikplanen beskriver et projekt for fremtidssikring af Aarhus H. Dette projekt rummer flere vigtige perspektiver og kan bidrage til, at togtrafikken kan udnyttes endnu bedre, også i den regionale betjening af Midtjylland.

I den forbindelse bemærker Midttrafik, at fremtidssikringen også bør sikre tilstrækkelig kapacitet til det stigende antal tog, der vil komme som følge af den nye bane Aarhus – Silkeborg.

Ny station i Stilling

Vi noterer med glæde, at betjeningen af Stilling Station indgår i planen for betjeningen af strækningen mellem Skanderborg og Aarhus. Stationsudbygningen har stor betydning for udviklingen af området og den kollektive trafik og har længe været indtænkt i Skanderborg Kommunes planer for området.

Af Banedanmarks anlægsplan fra december 2022 har Midttrafik noteret sig, at anlæg af en ny station i Stilling tidligst sker i 2025, men i trafikplanen indgår stationen først i scenariet for 2030.

Da projektet allerede er blevet udskudt én gang, forventer Midttrafik, at stationen udbygges hurtigst muligt iht. den nye plan. Derfor bør stationen også indgå i betjeningsoplægget i trafikplanen allerede fra 2025.

Midttrafik skal samtidig anmode om snarest at blive inddraget i planlægningen, så koordinering med vores hovedrute 200 og lokale busbetjening kan ske bedst muligt.

Forbindelse København – Herning – Struer

Muligheden for at kunne rejse direkte og uden skift på strækningen Struer – Herning – Vejle – Odense - København er vigtig for borgerne i Midt- og Vestjylland. De rejsende har ofte allerede et skift fra den kollektive trafik til en af disse stationer, og det ekstra skift i Vejle øger usikkerheden under rejsen og forringer transportoplevelsen og den kollektive trafiks konkurrenceevne.

Midttrafik vil derfor gerne understrege vigtigheden af, at der fortsat vil være direkte forbindelser, også efter ibrugtagningen af ellokomotiver på strækningen Fredericia – Aalborg fra ultimo 2026. Vi anerkender i den forbindelse, at Transportministeriet i en pressemeddelelse af 21. april 2023 bekræfter, at muligheden for at opretholde direkte togforbindelse mellem Struer og København med batteritog undersøges. Vi ønsker dog også, at dette arbejde forholder sig til, hvordan de direkte forbindelser sikres, hvis batteritog ikke giver acceptable muligheder.

Vi mener også, at der bør arbejdes for at øge antallet af direkte afgang. I dag er det første direkte tog fra Struer først i København kl. 12, men det vil være ønskeligt med supplerende afgang med tidligere ankomst.

Forbindelsen Aarhus – Hamborg

Midttrafik kan med stor tilfredshed se, at baneforbindelsen Aarhus – Hamborg indgår i det internationale hovednet for jernbanebetjening, hvor internationale toglinjer opgraderes på tværs af Europa. Vi er enige i, at korridoren rummer et stort potentiale, som driften i dag ikke står mål med.

En sådan hovedkorridor vil bidrage til at styrke forbindelsen mellem de store østjyske hovedbyer Aarhus, Skanderborg og Horsens samt Trekantsområdet og Sønderjylland, ligesom den giver en opkobling til Europas vækstcentre.

Midttrafik hilser derfor forslaget om udvikling af denne Europæiske hovedkorridor velkommen, men noterer samtidig, at trafikplanen ikke skriver nærmere om frekvens, standsningsmønster eller tidshorizont for denne udvikling.

Vi vil derfor gerne opfordre til, at hovedkorridoren indgår mere konkret i planen, og at arbejdet med at fjerne infrastrukturelle hindringer fremskyndes.

Strækningen Aarhus – Langå – Viborg – Struer

Muligheden for at afkorte rejsetiden mellem Aarhus og Viborg har tidligere været overvejet – bl.a. med en shunt-løsning, så tidskrævende vending ved Langå Station undgås, og rejsetiden kan nedbringes med 6-8 minutter.

I trafikplanen fremgår det, at opgradering af hastigheden mellem Aarhus – Langå – Hobro-strækningen bliver sat i værk fra 2024. Midttrafik ønsker, at denne ændring og konsekvenserne heraf beskrives for trafikken i 2024.

Grenaabanen

I trafikplanen beskrives operatører på de statslige baner. Midttrafik bemærker, at selvom driften på Grenaabanen er overgået til letbanedrift, er det fortsat Banedanmark, som ejer Grenaabanen.

Det vil sige, at løbende vedligeholdelse og fremtidig modernisering af spor, dæmninger, broer, overkørsler og de fleste perroner påhviler Banedanmark. Derfor indgår stationer og strækninger på Grenaabanen på lige fod med statens øvrige banestrækninger i forhold til Banedanmarks prioriteringer samt mulighed for at søge statslige puljer til stationsmoderniseringer mv.

Midttrafik anmoder om, at Aarhus Letbanes forvaltningsansvar for de to letbanestrækninger ”Odder – Lystrup” og Aarhus – Grenaa” beskrives i lighed med de øvrige operatører. Midttrafik bidrager gerne med tekstinput, hvis dette ønskes.

Letbanens etape 2 til Hinnerup

I trafikplanen beskrives Letbanens etape 2 til Hinnerup. Midttrafik skal bemærke, at Favrskov Kommune har meddelt, at kommunen ikke længere ønsker at finansiere en etape 2 til Hinnerup. Muligheden for en kortere forlængelse af Letbanen fra Lisbjergskolen til et nyt P&R-anlæg ved E45 som en del af etape 2-udbygningen undersøges dog stadig.

Med venlig hilsen

Henrik Juul Vestergaard
Planchef, Midttrafik

Til

Trafikstyrelsen

Dokumentnummer
1588810**Kopi til****Dato**
08 05 2023**Sagsbehandler**
LHP**Direkte**
+45 36 13 16 87CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Movias høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023**

Trafikstyrelsen sendte 9. marts 2023 udkast til ny Trafikplan for den statslige jernbane 2023 i høring med svarfrist 10. maj. Høringssvaret dækker også Lokaltog A/S.

Udkastet til den nye Trafikplan beskriver statens igangværende anlægsprojekter samt de besluttede investeringer i jernbanen, inklusive omstillingen til materiel, der skal muliggøre CO₂-neutral togtrafik. I udkastet er mulighederne for jernbanetrafikken beskrevet i tre scenarier: Frem mod 2025, frem mod 2030 og slutte-ligt muligheder skitseret frem mod 2040.

Scenarierne frem mod 2025 og 2030 er særligt relevante, da en række statslige projekter, jf. infrastruktur-planen, der har betydning for Movia og de 45 kommuner og to regioner ibrugtages i denne periode, herun-der fx Favrholm st., ombygning af Hillerød st., ny Storstrømsbro og opgraderinger på en række sjællandske togstrækninger, der forventes at give betydelige rejsetidsforbedringer.

Generelle betragtninger

Movia har ansvar for planlægning og drift af den kollektive bustransport, flextrafik og lokaltog på Sjælland og øerne på vegne af 45 kommuner og to regioner. Det samlede kollektive transporttilbud til borgere og virksomheder på Sjælland og øerne består af Movias busser, lokaltog og flextur, statens tog (DSB), samt metroen i København samt fra 2025 også letbanen i Ring 3. Det er vigtigt for borgerne, at den kollektive transport hænger sammen, så det er enkelt at foretage skift mellem bus og tog. Derfor er det også uhyre vigtigt at fastholde og udvikle fælles billetprodukter på tværs af trafikvirksomhederne, som det p.t. foregår i regi af DOT og Rejsekort Rejseplan A/S. Tilsvarende er en effektiv sammenhængende trafikinformation, særligt ved driftsforstyrrelser, helt afgørende for passagererne i den kollektive transport. Trafikvirksomhe-derne og Banedanmark har derfor en væsentlig fælles opgave med at styrke realtidsinformationen ved om-lægninger af trafikken og sikre at den kommer ud på de fælles informationsplatforme i Rejseplanen, der samler al kollektiv transport.

Det er vigtigt, at den kollektive transport kører hyppigt og til tiden. Jernbanen er rygraden i den kollektive transport, hvorfor tilrettelæggelsen af den resterende kollektive trafik op herimod, er afhængig af velfunge-rende koordinering og samarbejde på tværs af aktører i sektoren. Derfor er Movia også bekymret over, at baneforbedringer på Sjælland og øerne trækker ud, og at driftsforstyrrelserne derfor planlægges at fort-sætte en længere årrække. Det stiller kommunerne og regionerne vanskeligt, når borgerne ikke kan regne med togdriften, og det trækker den samlede kollektive trafik ned, når det regionale banenet som rygrad ikke

fungerer tilfredsstillende.

Renoveringsprojekter er nødvendige for at opretholde en effektiv og sikkerhedsmæssig forsvarlig drift, men i anlægsperioderne er det vigtigt at tilbyde attraktive alternativer til passagererne for at holde på så mange som muligt, da de ellers vil være vanskeligere at få tilbage i toget og bussen. Ligeledes er det vigtigt at lave en passagervenlig planlægning og eksekvere projekterne efter de lagte planer, så driftsforstyrrelserne minimeres. Movia indgår gerne i samarbejde med DSB og Banedanmark om tiltag, der kan hjælpe kunderne i anlægsperioder.

Resultaterne af de planlagte anlægsarbejder, skaber muligheder for mærkbare baneforbedringer, der vil skære vigtige minutter af rejs tiden. Det strategiske bus-net, som Movia planlægger, koordinerer og driver sammen med regioner og kommuner, understøtter tilbringer-trafikken, så det fortsat er attraktivt at bo overalt på Sjælland og øerne.

Movia har sammen med udvalgte kommuner arbejdet med BRT-inspirerede løsninger i de største købstæder på Sjælland, som har resulteret i en række ansøgninger til den statslige pulje for busfremkommelighed. Et kriterie for disse løsninger er opkoblingen af busserne på det statslige jernbanenet. Movia ser derfor frem til at realisere projekterne sammen med kommunerne og koordineret med DSB for at sikre attraktiviteten af den sammenhængende kollektive transport i både køreplaner og fysikken.

Den statslige og kommunale planlægning af byer og arealer er en væsentlig løftestang til, på længere sigt, at skabe gode forhold for den kollektive transport, fx med forsøg med stationsnærhed til BRT på linje 400S og 200S, der indgår i Fingerplanen i Hovedstadsområdet. Etablering af disse attraktive knudepunkter for tog og bus kræver samarbejde på tværs af mange aktører fx stat, kommuner, region, trafikselskab, DSB og private grundejere og andre interessenter. Ligeledes vil planmæssige greb som begrænsning af parkeringsarealer eller (højere) betaling for parkering gøre den kollektive transport relativt mere attraktiv.

Slutteligt ønsker Movia at påpege, at en væsentlig del af at bekæmpe trængslen på vejene er at sikre bedre fremkommelighed og mere effektiv kollektiv transport, og understøtte en positiv passagerudvikling i den samlede kollektive trafik.

Konkrete bemærkninger

For så vidt angår den konkrete tekst har Movia følgende bemærkninger:

- Det er hensigtsmæssigt, at Trafikplanen adresserer de betydelige sektorudfordringer affødt af covid-19 pandemien.
- Det forekommer at være uambitiøst, at passagerprognoserne er baseret på trafikomfanget i 2025, hen-set de milliardstore investeringer i jernbanens forbedring, som allerede er udført og besluttet udført fremadrettet.
- Vedr. ombygning af Hillerød st. bør der redegøres tydeligere for, at ombygningen muliggør sammenbinding af lokalbanestrækningerne i Nordsjælland, så kunder der rejser på tværs, undergår skift.
- Ligeledes bør det nævnes, at et betydeligt mål med etableringen af Favrholm st. også er, at den ny station sikrer bedre sammenhæng for kunder der skifter mellem S-banen og Frederiksværkbanen.
- Movia anbefaler at det fremhæves, at Region Sjællands overtagelse af ansvaret for trafikbestilling af

Køge-Roskilde i 2020, der siden er kørt sammen med Østbanen, har været succesfuld, og at Region Sjælland har besluttet at forny Østbanens infrastruktur i 2023-2024.

- Det vil derfor også være hensigtsmæssigt at anlægge et dobbeltspor mellem Køge st. og Køge Nord samt ekstra perronspor på Køge st. for at sikre bedre betjening af kunder der rejser fra Faxe og Stevnns ind mod hovedstadsområdet og omvendt.
- På baggrund heraf finder Movia det desuden også relevant at undersøge samdriftsmuligheder mellem statslige og regionale baner i Region Sjælland ift. Lollands- og Odsherredsbanen.
- For så vidt angår den kommende Letbane i Ring 3 sikres de bedste muligheder for et godt passagergrundlag med den igangværende planlægning af bustrafikken i korridoren, Nyt Ringnet, som sker i et samarbejde med kommuner og region. I den forbindelse er det positivt, at den besluttede flytning af Herlev station vil styrke sammenhængen mellem letbane, busser og S-tog.
- Movia finder, at det er uhensigtsmæssigt, at udbygningen af Glostrups stations fjerntogsperroner først er planlagt udført i 2031/2032. Dette understøtter ikke sammenhængen til letbanen og vil betyde en forsinkelse af en positiv passagerudvikling på letbanen.
- Det skal desuden bemærkes, at den kommende Sydhavnsmetro vil blive understøttet med bustilpasning.

På den længere bane ser Movia frem til at den nye Storstrømsbro samt baneforbedringerne ifm. Femernforbindelsen vil skabe yderligere forbedringer i rejsetiden for borgere og virksomheder i kommunerne i Sydsjælland og øerne. Movia har aftalt med Region Sjælland at se på regional betjening over Femern Bælt. Det er i høj grad en opgave, der forudsætter samarbejde med staten. Desuden vil den fremtidige anlægelse af S-banen til Roskilde give en udvidelse af metropolzonen, som kan bakkes op af en opdatering af busnettet.

Slutteligt ønsker Movia at bemærke, at det er positivt, at staten har afsat puljemidler til etablering af ladeinfrastruktur, fordi det er en forudsætning for en flåde af batteritog til at sikre CO2-neutral togtransport på lokalbanerne.

Med venlig hilsen

Per Gellert
Plandirektør

Trafikstyrelsen

info@trafikstyrelsen.dk, cc sia@trafikstyrelsen.dk27. marts 2023
Plan, Udvikling og HRKontaktperson
Jørgen Præst
jpr@sydtrafik.dk
+4576608671Åbningstider for telefonisk
henvendelse
Man-tor kl. 08:00 - 15:30
Fredag kl. 08:00 – 15:00

Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

På grund af den korte høringsfrist har Sydtrafiks bestyrelse i april 2023 gennemført en skriftlig behandling af "Trafikplan for den statslige jernbane, Høringsudgave marts 2023". Høringsudgaven giver anledning til nedenstående bemærkninger.

I forbindelse med udarbejdelsen af Sydtrafiks mobilitetsplan udarbejdede Sydtrafik notatet "Togets rolle i Sydtrafiks område" (vedlagt som bilag til dette høringssvar), som den 24. juni 2022 blev godkendt af Sydtrafiks bestyrelse og efterfølgende sendt til Trafikministeriet samt Trafikstyrelsen som inspiration til statens arbejde med trafikplanen for den statslige jernbane. I notatet beskrives Sydtrafiks overordnede ønsker til udvikling af togbetjeningen. I første omgang ønsker Sydtrafik, at der arbejdes med:

- Videreudvikling af Esbjerg Nærbane f.eks. mod etape 2 og 3
- Timedrift til Sønderborg
- Hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs

Med dette høringssvar vil Sydtrafik gentage og uddybe disse ønsker.

Ifølge lov om trafikkselskaber skal statens trafikplan redegøre for statens overvejelser og prioriteringer. I den forbindelse savner Sydtrafik, at planen redegør for lokale ønsker og planer, således at disse kan indgå i de statslige overvejelser og prioriteringer.

Videreudvikling af Esbjerg Nærbane f.eks. mod etape 2 og 3

Togtrafikken omkring Esbjerg er igennem de seneste år blevet styrket med øget drift på "Esbjerg Nærbane", som siden december 2020 har fået udvidet driften på strækningen Varde-Ribe. Tidligere var der kun halvtimedrift på den nordlige strækning Esbjerg-Varde (med tilnærmet timedrift videre ad Vestbanen til Oksbøl-Nr. Nebel). Nu er der også halvtimedrift på den sydlige strækning Esbjerg-Bramming-Ribe (med tilnærmet timedrift videre mod Tønder/Niebøll).

Med åbningen af Jerne Station i det østlige del af Esbjerg by i december 2020 blev Esbjerg Nærbane desuden styrket, så første etape af fremtidsvisionen for Esbjerg Nærbane nu er realiseret.

Sydtrafik samarbejder med Arriva og DSB samt Varde og Esbjerg kommuner om fælles visioner for udvikling af Esbjerg Nærbane. I samarbejde har vi oprettet hjemmesiden [Skyd genvej med Esbjerg Nærbane \(esbjerg-naerbane.dk\)](https://www.sydtrafik.dk/skyd-genvej-med-esbjerg-naerbane), som synliggør de gode muligheder, den nuværende togdrift giver borgerne i området.

Samtidig har vi fælles fokus på muligheder for videre udvikling af driften på Esbjerg Nærbane f.eks. mod etape 2 og 3.

Vi ser med stor tilfredshed, at kørslen på Esbjerg Nærbane ved Esbjerg St. på linjediagrammet figur 16 i høringsudgaven for statens trafikplan er indtegnet med gennemkørende tog. Statslig prioritering af gennemkørende tog er af stor betydning for mulighederne for at øge passagertallet på Esbjerg Nærbane, hvor det i dag er til stor gene for gennemrejsende passagerer, at der typisk skal skiftes tog ved Esbjerg station. Vi ser derfor frem til, at de gennemkørende tog på Esbjerg Nærbane realiseres.

Vi vil samtidig opfordre til, at staten indarbejder standsning ved Jerne St. og Tjæreborg St. på regionaltoget Esbjerg-Aarhus. I høringsudgaven for statens trafikplan beskrives forbindelsen Esbjerg-Aarhus på side 21 som en forbindelse der "standser ved alle stationer", hvilket ville være meget ønskeligt, da det ville styrke forbindelserne mellem Jerne St. og Tjæreborg St. til stationsbyerne på strækningen Bramming-Kolding og styrke toganvendelsen i den østlige del af Esbjerg.

I høringsudgaven for statens trafikplan savnes endvidere en redegørelse for, hvilke muligheder batteridrift og nyt signalsystem vil give for en yderligere styrkelse af Esbjerg Nærbane i form af mere faste minuttal, gennemkørende tog i Esbjerg og øget drift på nærbanestrækningen Oksbøl – Varde – Esbjerg – Bramming – Ribe.

Timedrift til Sønderborg/betjening af grænselandet

Betjeningen af Sønderborg adskiller sig markant fra betjeningen af byer af tilsvarende størrelse i resten af Danmark, hvor Sønderborg kun har 2-timesbetjening, mens timedrift er minimumsstandarden andre steder. Staten bør også prioritere timesdrift til Sønderborg.

I efteråret 2021 offentliggjorde Transportministeriet, at der vil ske ændringer på togbetjeningen over den dansk-tyske grænse ved Padborg fra december 2027. I dag kører DSB på strækningen med IC3-tog med 2-timedrift til Sønderborg og 2-timedrift til Flensborg. Men når de aldrende dieseltog udfases og nye eltog indføres, har DSB ikke egnede tog til at køre i samme 2-timedrift over grænsen mod Flensborg. Transportministeriet igangsatte derfor en undersøgelse af alternative løsninger for togdriften i grænseområdet. Undersøgelsen af mulighederne for alternativ togdrift forventedes oprindeligt færdig omkring sommeren 2022.

Undersøgelingsarbejdet er så vidt vides ikke afsluttet endnu, og høringsudgaven for statens trafikplan afslører heller intet om hvilken kørsel, der fra 2027 vil være i den østlige del af grænselandet (men henviser blot til den igangsatte undersøgelse af muligheder for tyske tog på strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev)

Sydtrafik savner derfor en beskrivelse af den forventede togtrafik i grænselandet. Vi er bekymrede for, at en løsning med tyske tog, der alene kører til Tinglev, vil være en forringelse for nord-syd rejsende på tværs af Tinglev. I forvejen er togbetjeningen over grænsen meget tynd, og med et ekstra togskifte i Tinglev bliver den grænseoverskridende togkørsel endnu mindre attraktiv. Det er problematisk både i forhold til at binde grænselandet sammen og i forhold til at sikre jyderne gode, grønne mobilitetsløsninger til rejser mod Tyskland.

I den vestlige del af grænselandet ser betjeningen på Tønder-Niebuß banen ud til fortsat at tilbyde timesdrift i dagtimerne og 2-timesdrift om aftenen på strækningen mellem Ribe og Tønder. Sydtrafik opfordrer til at der arbejdes for at udvide betjeningen til timesdrift i hele driftsdøgnet, så frekvensen på denne delstrækning bedre matcher frekvensen på Esbjerg Nærbane. Syd for grænsen er der i dagtimerne timedrift mellem Niebuß og Hamborg, supplerende betjening med IC-tog og igangværende elektrificering. En timedrift mellem Tønder og Niebuß vil give forbedrede forbindelser både til de tyske regionaltog og til IC-togene.

Hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs

I høringsudgaven for statens trafikplan beskrives på side 17 muligheden for at togtrafikken mellem Aarhus og Hamborg i fremtiden kan trækkes af el-lokomotiver, og på side 29 skitseres skitser til nyt internationalt trafiknet, hvor internationale toglinjer opgraderes på tværs af Europa – herunder forbindelsen Hamborg-Aarhus. Statens trafikplan siger dog intet nærmere om tidsperspektiv, frekvens eller standsningsmønster for den fremtidige betjening mellem Hamborg og Aarhus, ligesom det af linjediagrammet i figur 16 er uklart, om der i den kommende trafikplanperiode overhovedet vil være nogle direkte nord-sydgående tog i i Jylland fra grænsen mod Aarhus.

Sydtrafik ser frem til uddybende info om statens planer herfor.

Sydtrafik foreslår, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs, herunder Kolding og Vejle.

Vejle-Kolding er den næststørste pendlerstrækning i Sydtrafiks område, men mulighederne for togrejse mellem byerne er desværre ikke særligt gode. Dette skyldes dels at togstrækningen mellem byerne går via Fredericia, dels at den nuværende togbetjening mellem Kolding og Vejle ikke er tilrettelagt med henblik på at skabe hurtige, direkte forbindelser mellem byerne.

Både Vejle og Kolding by er plaget af myldretidsudfordringer og toget kunne være et attraktivt alternativ til egen bil, hvis rejsetiden med tog var attraktiv og kørte med en rimelig frekvens.

Desværre kører der i dag kun få direkte, forholdsvis hurtige tog i døgnet mellem Kolding og Vejle, nemlig 2 daglige afgange på IC toget mellem Hamborg og Aarhus, som har en rejsetid på 30 minutter mellem Kolding og Vejle, samt 3 daglige tog mellem Flensborg-Aarhus.

Desuden kører der hver time et direkte regionaltog mellem Esbjerg og Aarhus: Dette tog har også til formål at betjene stationerne undervejs, derfor er rejsetiden mellem Kolding og Vejle oppe på 37 minutter, hvilket ikke er konkurrencedygtigt i forhold til egen bil.

Desuden er der en række muligheder for at rejse med tog mellem Kolding og Vejle, hvis man er villig til at skifte i Fredericia. Rejsetiden er dog på op til 54 minutter inkl. togsift. Ved etablering af en supplerende hurtig, direkte forbindelse er det muligt at opnå 24 minutters køretid med tog mellem Kolding og Vejle.

Sydtrafik ønsker at samarbejde med Vejle, Kolding og Fredericia kommune samt Region Syddanmark og staten om at sikre bedre kollektiv trafik i den centrale del af Trekantområdet. Området har en meget lavere grad af kollektiv trafik anvendelse end tilsvarende områder i Danmark. Det kalder på en opgradering og samtænkning af de kollektive trafiktilbud. Sydtrafik foreslår, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs, herunder Kolding og Vejle. Derved sikres en markant forbedring af togtilbuddet i korridoren Aarhus-Hamburg samt et markant forbedret og konkurrencedygtigt tilbud mellem Vejle og Kolding. Endelig betyder det også, at der vil være en markant forbedret forbindelse mellem Aarhus og den sydøstlige del af Sønderjylland (fra Kolding til grænselandet).

Det er vigtigt, at forbedringer på togtilbuddet i Kolding-Fredericia-Vejle området ikke sker på bekostning af de togmuligheder, der allerede er i området. DSB har tidligere fremlagt forslag om på enkelte myldretidsture at fjerne betjeningen fra vækst-byerne Børkop og Brejning, for at opnå hurtigere forbindelse mellem Kolding og Vejle. Reduceret togbetjening vil undergrave den betydning, som toget har for Børkop og Brejning. Disse 2 byer er vel at mærke nogle af de

ganske få steder på østkysten af Syddjylland, hvor det er realistisk at bosætte sig, for at kunne pendle med tog til de store byer.

Øvrige ønsker

Ud over de 3 ovenfor beskrevne udviklingsønsker (som beskrives yderligere i notatet "Togets rolle i Sydtrafiks område") vil Sydtrafik opfordre til styrket fokus på:

- **Vejle-Struer banen**

Af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" fremgik, at der i årene frem mod 2027 ville ske en gradvis reduktion i antallet af fjerntog mellem Vejle og Struer fra 4 til 0 daglige forbindelser. Det er meget positivt, at høringsudgaven for Statens trafikplan 2023 lægger op til at denne forringelse ikke gennemføres. På side 16 beskrives, at det skal "undersøges, om batteritog kan bruges i landsdelstrafikken med henblik på fastholdelse af f.eks. en direkte togforbindelse mellem København, Herning og Struer", og på side 21 skrives "Fra Vejle til Herning køres ét tog i timen, som fortsætter videre til Struer, og dertil enkelte myldretidstog. Fire gange om dagen erstattes betjeningen af fjerntog med direkte forbindelse til Odense og København".

Det er meget positivt, at der arbejdes for at opretholde direkte forbindelser mellem Struer/Herning og København, hvilket er meget ønskeligt. Efter overflytningen af driften på Struer/Herning-banen til kontraktpakken for de midt-og vestjyske baner oplever borgere i området en kraftig forringelse i togforbindelsen til København. Selvom der er planlagt korrespondance mellem Arrivas og DSBs tog i Vejle er det langt fra altid, at korrespondancen holdes. Det forekommer besværliggørende, at korrespondancen skal sikres af 2 forskellige operatører.

- **Station i Erritsø**

Ved Fredericia er der ønsker om etablering af en ny station ved Erritsø. Der savnes en redegørelse i statens trafikplan af status herfor, og hvordan de vedtagne planer for elektrificering, sporinvesteringer på Vestfyn og signalsystem kan påvirke disse overvejelser.

- **Sikkerhed og tilgængelighed på stationer**

I Aftale Om Infrastrukturplan 2035 er afsat puljer til trygge og attraktive stationer, øget tilgængelighed på stationer og sikkerhed i perronovergange. Det er problemstillinger, som også er aktuelle på stationer i Sydtrafiks område, for eksempel ved stor niveauforskel fra perron til indstigning i toget og perronovergange i niveau.

Sydtrafik er desuden bekendt, at der fra anden side vil fremkomme hørings svar med ønske om timedrift med lyntog til/fra Esbjerg. Sydtrafik kan bakke op om dette ønske.

Sydtrafik ser frem til tættere dialog med staten om muligheder for udvikling af togtrafikken i Sydtrafiks område.

Med venlig hilsen

Britta Søndergaard Nielsen
Konstitueret direktør

Preben Friis Hauge
Bestyrelsesformand

Togets rolle i Sydtrafiks område

Togdrift er et område, der vækker mange følelser. Byer med stærk jernbaneinfrastruktur har et stort udviklingspotentiale. Toget binder mennesker sammen og giver mulighed for en høj grad af mobilitet. Men jernbanedrift er også dyrt - ikke mindst anlæg og vedligehold af infrastruktur. Derfor gælder det om, indenfor de økonomiske muligheder, at få mest muligt ud af den jernbaneinfrastruktur vi har.



Dette notat søger at beskrive muligheder for en bedre/større udnyttelse af den "jernbane" som allerede er i Syd- og Sønderjylland. Notatet belyser f.eks. statslige planer, pendlerstrømme, problematikker mere lokalt og også i et regionalt/lands/udlands perspektiv.

Togbetjeningen er i store dele af Sydtrafik område forholdsvis tynd. Der er således ingen togforbindelse til Danmarks næst største lufthavn i Billund og heller ikke imellem Vejle og Billund, som er en af områdets største pendlerstrækninger. Billund Lufthavn er alene forbundet til Vejle, Kolding og Esbjerg med busforbindelser.

Den kollektive trafik mellem byerne Sønderborg, Aabenraa, Haderslev, Kolding og Vejle er reelt afhængig af gode regionale busforbindelser.

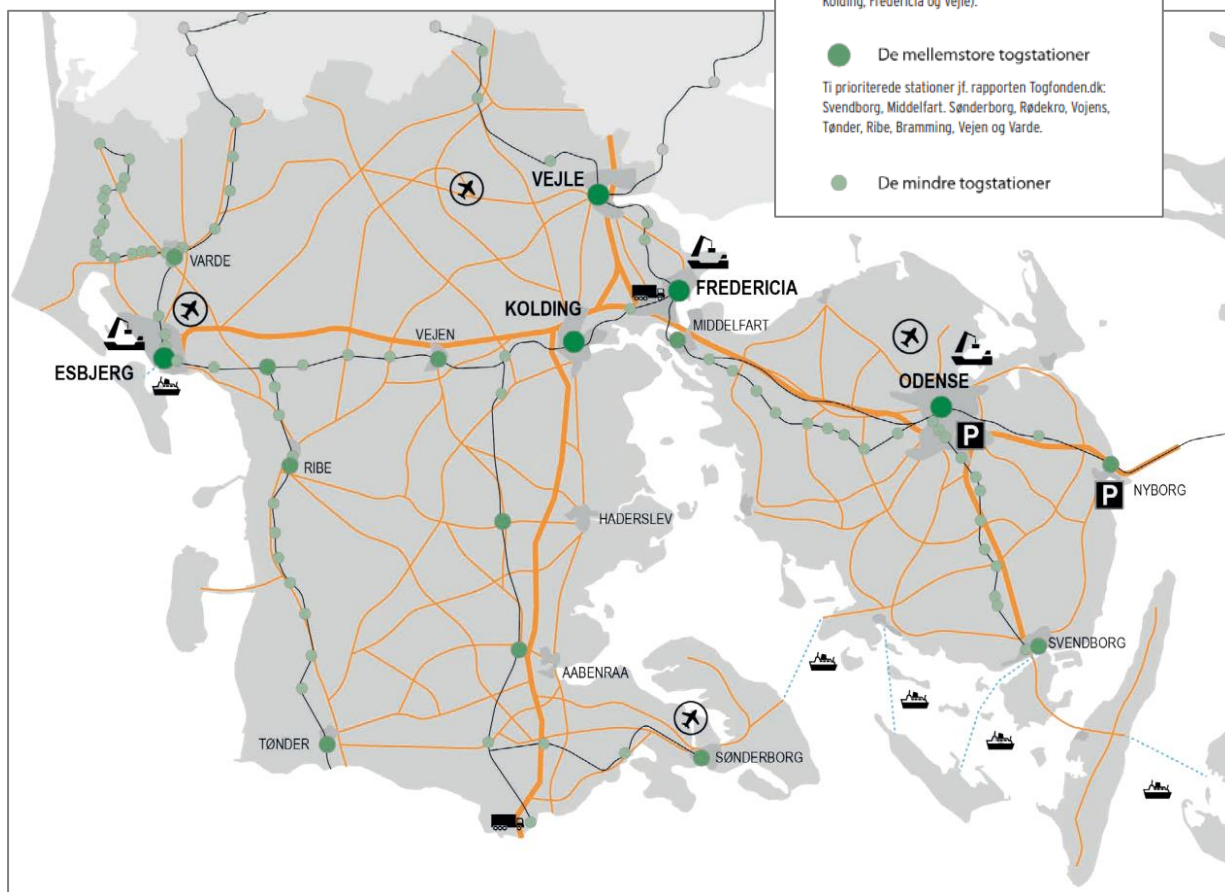
Det betyder, at Sydtrafik er nødt til at anvende en meget stor del af den regionale finansiering til at sikre en rimelig basis-betjening med bus mellem de største byer (samt lufthavne) - forbindelser som i andre regioner er dækket ind af jernbanenettet. Dette har den konsekvens, at Sydtrafik kun har en meget begrænset mulighed for og økonomi til, at sikre kollektiv trafik i mindre byområder og mere tyndt befolkede områder.

I første omgang ønsker Sydtrafik, at der i forhold til togbetjening arbejdes med:

- Videreudvikling af Esbjerg Nærbane f.eks. mod etape 2 og 3
- Timedrift til Sønderborg
- Hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs

Et toglandskab der giver udfordringer

Region Syddanmark har i publikationen "Syddansk Mobilitetsstrategi" tegnet et syddansk mobilitetskort, der viser infrastruktur af regional betydning i Region Syddanmark:



Kilde: Syddansk Mobilitetsstrategi

Kortet viser bl.a. den meget forskelligartede rolle, toget spiller i de forskellige dele af Syddanmark. Den vestlige del af Sydtrafiks område betjenes i nord-sydgående retning af regionaltog på strækningen Struer-Holstebro-Ringkøbing-Skjern-Varde-Esbjerg samt af regionaltog på strækningen Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder-Niebuil. Sydtrafiks lokalbane Vestbanen betjener strækningen Nørre Nebel-Oksbøl-Varde, som betjenes i samdrift med de regionale tog på Varde-Esbjerg strækningen. Lokalbanen Vestbanen har et meget fintmasket stationsnet og betjener mange små byer på strækningen. Regionaltogene Struer-Esbjerg samt Esbjerg-Niebuil betjener både de store stationsbyer (Varde, Esbjerg, Bramming, Ribe, Tønder) samt en række mindre stationsbyer og skaber en stærk toginfrastruktur i området, som kan benyttes af mange til de daglige rejser.

Delstrækningen Varde-Esbjerg plus delstrækningen Esbjerg-Bramming-Ribe er siden december 2020 blevet drevet som "Esbjerg Nærbane" med halvtimesbetjening i dagtimerne (se afsnit om Esbjerg Nærbane s.7)

På østkysten spiller togetbetjeningen en helt anden rolle. Her er det langt færre stationer, der betjenes. Og betjeningen er udfordret af, at byerne Haderslev og Aabenraa kun er togetbetjent via stationsbyerne Vojens og Rødekro, som ligger adskillige km fra byerne. Det er også en udfordring at Sønderborg kun betjenes med 2-timersdrift, da IC toget fra København/Fredericia hver anden time kører mod Sønderborg og hver anden time mod Flensborg. Udfordringerne i området er beskrevet nærmere i afsnittet "Grænselandet Øst".

Også i området Kolding-Fredericia-Vejle er det primært de store togstationer der betjenes, samt enkelte mindre stationsbyer (Børkop, Brejning, Taulov, Lunderskov og Vamdrup). Den vigtige pendlerstrækning Vejle-Kolding er kun forbundet af tog via Fredericia. Udfordringerne i området beskrives nærmere i afsnittet "Kolding-Fredericia-Vejle området")

Strækningen Esbjerg-Kolding betjenes med IC tog mod København med stop i de største byer/stationsbyer (Esbjerg, Bramming, Vejen, Lunderskov, Kolding, Middelfart) samt af regionaltog Esbjerg-Aarhus der standser ved alle stationer mellem Bramming og Aarhus og bl.a. sikrer betjening af Gørding, Holsted og Brørup.

Strækningen Struer-Holstebro- Herning-Vejle betjenes af regionaltog med forbindelse videre mod København fra Vejle. Regionaltoget sikrer forbindelse til stationsbyerne Thyregod, Give og Jelling.

Togbetjeningen udgør rygraden i den kollektive trafik. Det er dog meget forskelligt, hvilket betjeningsniveau der er i de forskellige dele af Sydtrafiks område og hvor stor en andel af borgerne, der har adgang til tog indenfor 2 km:

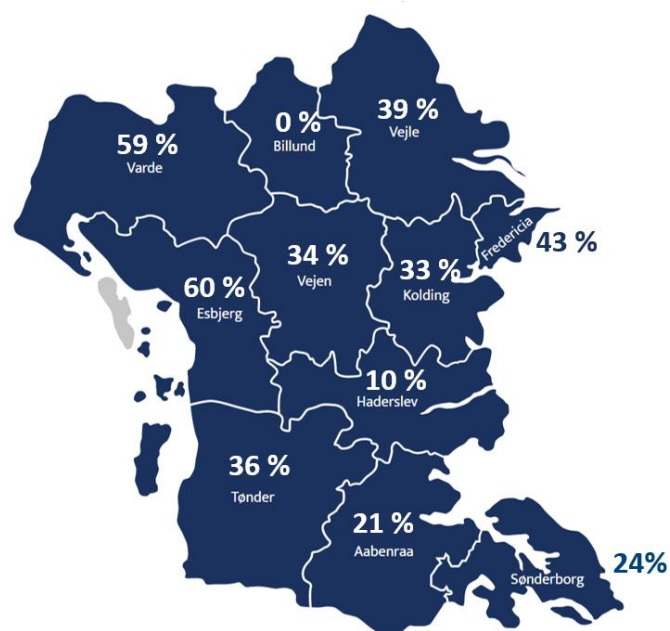
I Varde og Esbjerg har omkring 60% af borgerne adgang til tog indenfor 2 km, mens borgerne i Billund slet ikke har direkte adgang til tog og kun 10% af borgerne i Haderslev har tog indenfor 2 km.

I Sønderborg og Aabenraa har godt 20% adgang til tog mens tallet i Tønder, Vejen og Kolding er på ca. 35%. I Vejle og Fredericia bor omkring 40% af borgerne under 2 km fra en station med togbetjening.

Den meget forskelligartede toginfrastruktur betyder, at udgangspunktet for at tilrettelægge Sydtrafiks busbetjening er meget forskelligt. I områder med ringe eller ingen togbetjening er det nødvendigt at etablere en grundlæggende kollektiv infrastruktur med bus, mens der i områder med god togbetjening kan være mere fokus på tilbringerløsninger til tog (se notatet "Sydtrafiks rutenet").

3 områder skiller sig ud med særlige udfordringer og muligheder. Disse områder beskrives mere udførligt i afsnittene "Esbjerg Nærbane" (s. 7), "Kolding-Fredericia-Vejle området" (s. 10) samt "Grænselandet Øst" (s 11).

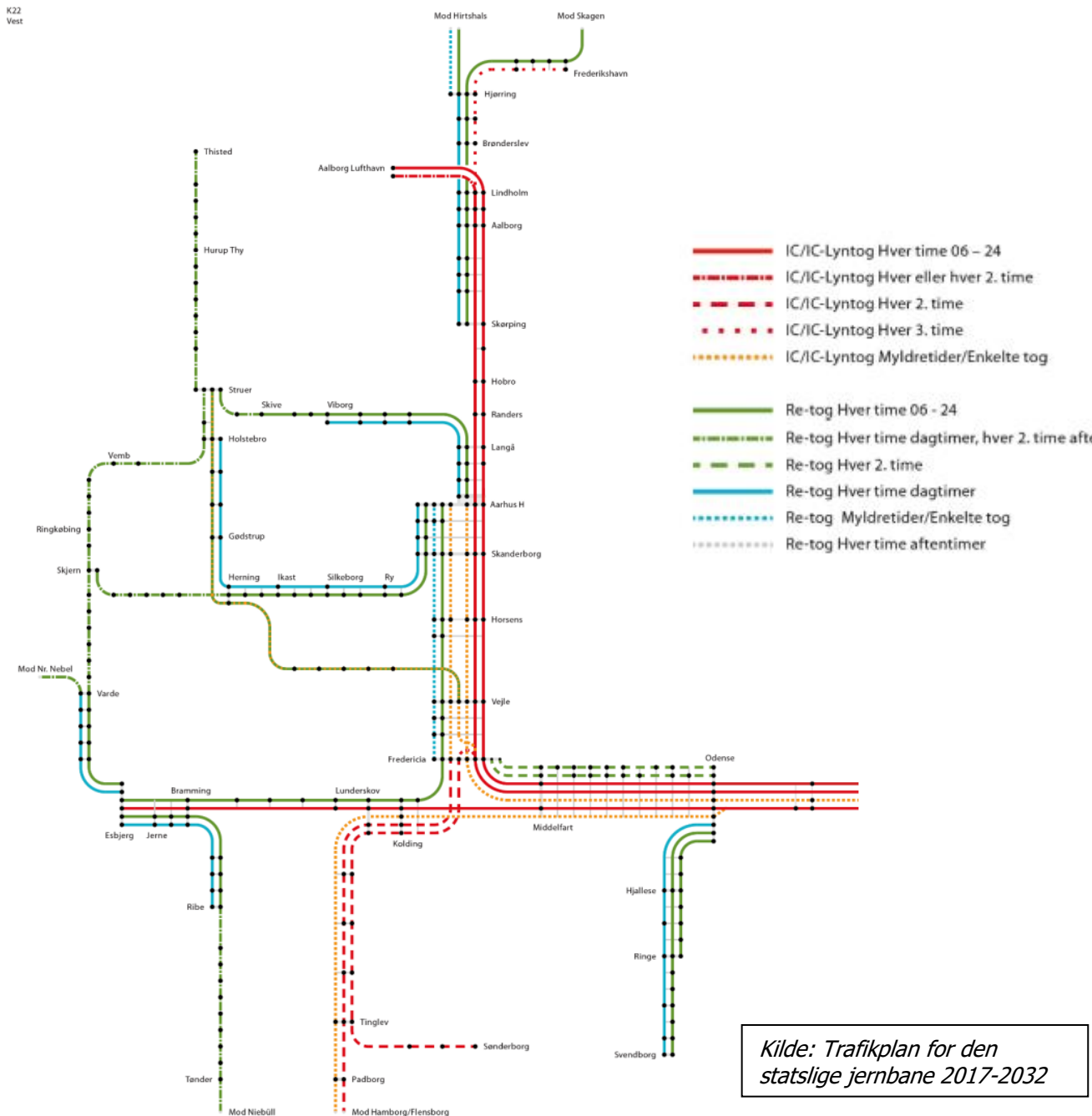
Andel indbyggere, adgang til tog indenfor 2 km



Togbetjeningen – linjediagram med frekvens

Kvaliteten af togbetjeningen afhænger af, hvilke rejserelationer toget giver adgang til - og med hvilken frekvens. I "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" beskrives betjeningsniveauet på de statslige baner i Jylland med linjediagrammer i bilag 3. Figur 72 viser kørslen med fjern- og regionaltog i 2022 i Vestdanmark:

Figur 72. Fjern- og regional 2022 vest



Linjer med fuldt optrukket rød eller grøn streg har timedrift mellem 6 og 24. Linjer med fuldt optrukket blå streg har timedrift i dagtimerne. Stiplede linjer betjenes hver 2. time eller sjældnere.

Vestbanen (Vardø-Oksbøl-Nr. Nebel) betjenes næsten hver time i dagtimerne samt hver 2. time aften

Hvem finansierer togdriften?

Langt det meste af togbetjening i Danmark bestilles og finansieres af staten og driftes enten af DSB eller andre operatører. I Sydtrafiks område drifter Arriva de strækninger, som ikke driftes af DSB, nemlig Struer-Holstebro-Ringkøbing-Skjern-Varde-Esbjerg, Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder-Niebuil samt Struer-Holstebro- Herning-Vejle.

Vestbanen Varde-Oksbøl-Nr. Nebel driftes også af Arriva - i samdrift med den øvrige betjening på de midt-og vestjyske baner.

Regioner og trafikelskaberne bestiller og finansierer selv driften på lokalbaner, på baggrund af statsligt bloktilskud. I Sydtrafiks område drejer det sig om Vestbanen Varde-Oksbøl-Nr. Nebel. Kørslen på Vestbanen finansieres af Region Syddanmark og administreres af Sydtrafik, som i samarbejde med Transportministeriet har udbudt kørslen på Vestbanen som en option til statens kontrakt på togbetjening af de midt- og vestjyske baner.

Betjening af vigtigste pendlerstrækninger

Byregioner.dk har udarbejdet analysen "Jyllandskorridoren, Pendlingsanalyse – Vestdanmark i bevægelse", her er de travleste pendlerstrækninger i Sydjylland opgjort med 2015-tal. Nedenfor har vi indtegnet hvilke af de travleste pendlerstrækninger, der betjenes med tog, og hvilke der kun/primært betjenes med bus:

Strækningen mellem Varde og Esbjerg er betjent af Esbjerg Nærbane, som med halvtimedrift giver et (efter jyske standarder) fornuftigt pendlings-tilbud, særligt fordi toget på flere delstrækninger er tidsmæssigt konkurrencedygtigt med bil (se afsnittet "Esbjerg Nærbane")

Strækningen Vejle-Billund er kun betjent af bus, mens strækningerne Vejle-Kolding, Haderslev-Kolding samt Sønderborg-Aabenraa i princippet har togbetjening, men togforbindelserne er enten langsomme eller kræver togsift/sift til bus, så bussen i praksis er et mere attraktivt tilbud.

Travle pendlerstrækninger i Sydjylland



Pendling mellem kommuner 2015

Fra	Til	Transportmiddel
Varde	Esbjerg	TOG
Vejle	Kolding	BUS
Vejle	Billund	BUS
Haderslev	Kolding	BUS
Esbjerg	Varde	TOG
Veien	Kolding	TOG

Kilde: "Jyllandskorridoren, Pendlingsanalyse – Vestdanmark i bevægelse" tilføjet markering af, hvilke strækninger der primært betjenes af bus/tog.

Manglende Nord-Syd forbindelser i Jylland

De danske InterCity og InterCity Lyntog er bygget op om at sikre forbindelser fra landsdelene til København (se illustrationen til højre), mens der kun er ganske få daglige tog, der skaber nord-syd forbindelse i Jylland.

Aktuelt er der kun 2 daglige direkte tog mellem Hamborg og Aarhus, der på grund af relativt mange standsninger i Padborg, Tinglev, Rødekro, Vojens, Vamdrup, Lunderskov, Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens og Skanderborg, er et forholdsvist langsomt tilbud, der ikke tidsmæssigt er konkurrencedygtig med bilen. I Sydtrafiks område er der desuden et regionaltoget, som med timedrift forbinder Esbjerg direkte med Aarhus. Toget standser ved alle stationer (bortset fra Jerne og Tjæreborg), hvilket er meget attraktivt for de lokalsamfund der betjenes, men det giver en lang rejsetid på fjernrejser. Med bil kan man komme fra Esbjerg til Aarhus på 95 min. mens det tager 140 minutter med regionaltoget.

Regionaltoget Esbjerg-Aarhus er sammen med de 5 daglige

Hamborg/Flensborg-Aarhus tog eneste direkte togforbindelse mellem de to

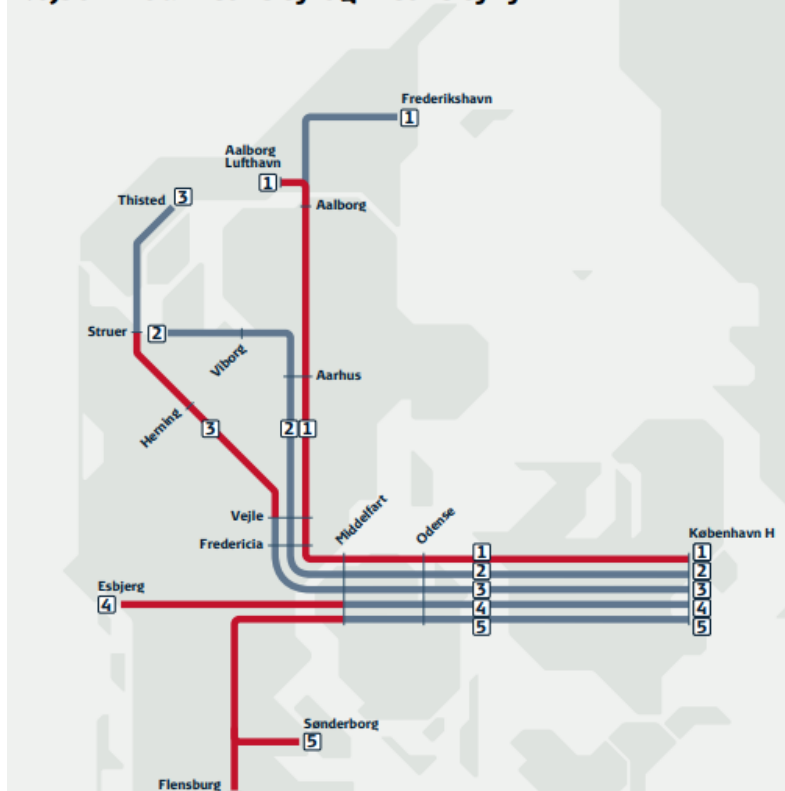
største byer i Trekantområdet (Kolding og Vejle), som udgør en af de travleste pendlerstrækninger i Sydtrafiks område. Regionaltoget tilbyder en rejsetid på 37 minutter mellem Kolding og Vejle, en tur som med bilen kan klare på 27 minutter. Hamborg-Aarhus togene tilbyder på de 2 daglige ture en direkte rejsetid mellem Kolding og Vejle på 30 minutter. (se afsnittet "Kolding-Fredericia-Vejle området")

I Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 er beskrevet, at der i 2032 kan tilføjes direkte tog hver anden time mellem Aarhus og Padborg. Sydtrafik opfordrer til, at der tænkes langt mere ambitiøst og hurtigst muligt indsættes hurtige og direkte tog hver time mellem Hamborg og Aarhus, og kun med betjening af de største byer undervejs for at sikre togets konkurrencemæssige attraktivitet.

Den nuværende betjening over grænsen ved Padborg er meget tynd og fra 2027 forringes den yderligere, når den nuværende IC betjening forventeligt ophører med at krydse grænsen, så der i Tinglev vil være togskifte mod Tyskland (se afsnittet "Grænselandet Øst", s. 11).

En stærkere nord-syd togforbindelse i Jylland vil gøre toget til en reel valgmulighed for grænseoverskridende trafik og styrke den grønne mobilitet.

Rejser med InterCity og InterCityLyn



Kilde: DSB's køreplan for InterCity og InterCityLyntog

Esbjerg Nærbane

Togtrafikken omkring Esbjerg er igennem de seneste år blevet styrket med øget drift på "Esbjerg Nærbane", som siden december 2020 har fået udvidet driften på strækningen Varde-Ribe. Tidligere var der kun halvtimedrift på den nordlige strækning Esbjerg-Varde (med tilnærmet timedrift videre ad Vestbanen til Oksbøl-Nr. Nebel). Nu er der også halvtimedrift på den sydlige strækning Esbjerg-Bramming-Ribe (med tilnærmet timedrift videre mod Tønder/Niebøll). Med åbningen af Jerne Station i det østlige del af Esbjerg by i december 2020 blev Esbjerg Nærbane desuden styrket, så første etape af fremtidsvisionen for Esbjerg Nærbane nu er realiseret.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udarbejdede i 2017 analysen "Esbjerg Nærbane – beslutningsgrundlag", hvor 3 etaper af Esbjerg Nærbane beskrives og konsekvensberegnes. Af analysen fremgår, at etablering af Esbjerg Nærbane medfører en samlet forøgelse på statens årlige nettoomkostninger på mellem ½ - 10 mio. kr. for driften af togene på nærbanen. Den realiserede etape 1 af nærbanen (driftsudvidelse mellem Esbjerg og Ribe) er samfundsøkonomisk rentabel. Det vurderes de videre etaper ikke at være.

Etape 2 består i en sammenbinding af trafikken i Esbjerg, og enkelte udvidelser i trafikken på alle nærbanens strækninger. Gennemførelse af etape 2 vil betyde, at togene kan køre med faste minuttal i alle dagtimerne, hvor der vil være direkte tog fra Oksbøl til Ribe hver time, og 2 tog i timen Varde-Ribe, med 20/40 min mellem togene. Efter udrulning af signalprogrammet kan frekvensen ved gennemførelse af etape 2+ kunne ske med 30/30 min. mellem togene.

I Etape 3 øges frekvensen til 20 minutters drift. I Etape 3+ tilføjes desuden halvtimedrift på Vestbanen.

Esbjerg Banegård er etableret som en sækbanegård, d.v.s. at togene kører samme vej ind og ud. Det giver den praktiske udfordring, at køreretningen skal ændres, hvilket altid vil medføre et lidt længere stationsophold. Der må forventes minimum 5 minutters stationsophold i etape 2 og 3.

Esbjerg Nærbane betjener et område med meget pendling. Den største pendling i Sydtrafiks område sker mellem Varde og Esbjerg kommuner, hvor nærbanen tilbyder rejsemuligheder, der også på tidsforbrug er konkurrencedygtige med bil. Esbjerg-Bramming tager kun 10 min. med nærbanen, hvor bilturen

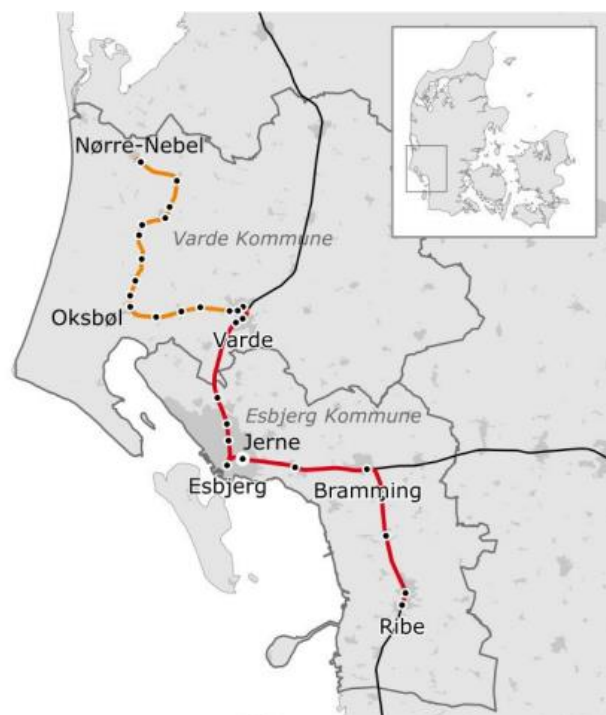


Illustration af Esbjerg Nærbane fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens "Esbjerg Nærbane – beslutningsgrundlag" fra 2017



kræver 21 min. Togturen Varde-Esbjerg tager 18 min., mens bilturen tager 24 min. Til bilturene skal tillægges eventuel køkørsel i myldretiden.

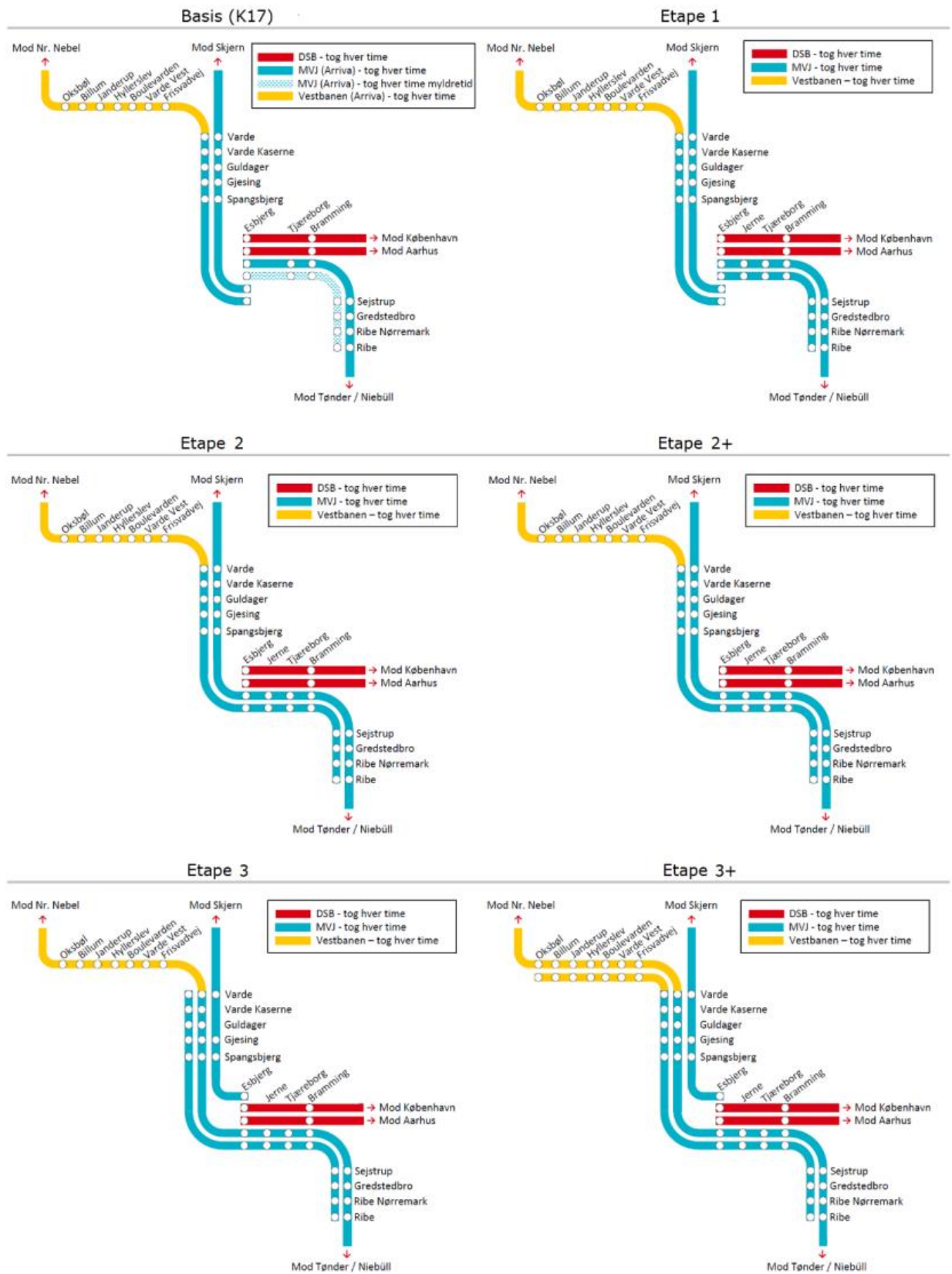
I den kommende trafikplanperiode vil Sydtrafik samarbejde med Arriva, Esbjerg og Varde kommune om at synliggøre den forbedrede togbetjening, som området har fået med Esbjerg Nærbane, så flere passagerer opdager og får glæde af de forbedrede muligheder.

Samtidig vil vi sammen med Varde og Esbjerg kommuner fortsætte dialogen med Arriva og Transportministeriet om muligheder for at forbedre betjeningen af Esbjerg Nærbane m.h.p. videreudvikling mod etape 2 og 3.

Arriva har i dag frihed til at tilrettelægge kørslen på den nordlige og den sydlige del af Esbjerg Nærbane, så turene kan være sammenbundne eller splittede, alt efter hvordan der kan opnås den mest effektive drift. I praksis er en del af turene allerede i dag sammenbundne på tværs af Esbjerg Banegård. Disse ture kunne med fordel fremgå som sammenbundne i køreplanerne. En oplagt mulighed for at styrke toganvendelsen i den østlige del af Esbjerg, er at etablere stop i Jerne og Tjæreborg på de nuværende regionaltog mod Aarhus, som pt standser på alle stationer mellem Esbjerg og Aarhus – bortset fra Jerne og Tjæreborg.

Ved etablering af etape 3+ skal driften på Vestbanen øges fra tilnærmet timedrift til halvtimedrift på strækningen Varde-Oksbøl. Finansieringen heraf vil skulle afholdes indenfor Region Syddanmarks begrænsede ramme til kollektiv trafik. Sydtrafik vil i dialog med Varde Kommune afsøge muligheder for tilpasse driften på Vestbanen, så omfanget på den mest benyttede delstrækning Varde-Oksbøl kan øges, mens omfanget på den mindre benyttede delstrækning Oksbøl Nr. Nebel kan reduceres.

Figur 2. Dagens betjening (K17) og Esbjerg Nærbane (etape 1, 2, 2+, 3 og 3+)



Kolding-Fredericia-Vejle området

Vejle-Kolding er den næststørste pendlerstrækning i Sydtrafiks område, men mulighederne for togrejse mellem byerne er desværre ikke særligt gode. Dette skyldes dels at togstrækningen mellem byerne går via Fredericia, dels at den nuværende togbetjening mellem Kolding og Vejle ikke er tilrettelagt med henblik på at skabe hurtige, direkte forbindelser mellem byerne.

Køreturen Kolding-Vejle kan tages på 27 minutter i bil. Sydtrafiks X-bus 900X kører turen på 30 minutter uden stop mellem byerne, mens den ordinære regionalerute 103 skal bruge 45-56 minutter – afhængig af tidspunkt på dagen.

Både Vejle og Kolding by er plaget af myldretidsudfordringer og toget kunne være et attraktivt alternativ til egen bil, hvis rejsetiden med tog var attraktiv og kørte med en rimelig frekvens. Desværre kører der i dag kun få direkte, forholdsvis hurtige tog i døgnet mellem Kolding og Vejle, nemlig 2 daglige afgang på IC toget mellem Hamborg og Aarhus, som har en rejsetid på 30 minutter mellem Kolding og Vejle, samt 3 daglige tog mellem Flensborg-Aarhus.

Desuden kører der hver time et direkte regionaltog mellem Esbjerg og Aarhus: Dette tog har også til formål at betjene stationerne undervejs, derfor er rejsetiden mellem Kolding og Vejle oppe på 37 minutter, hvilket ikke er konkurrencedygtigt i forhold til egen bil.

Desuden er der en række muligheder for at rejse med tog mellem Kolding og Vejle, hvis man er villig til at skifte i Fredericia, rejsetiderne ligger på mellem 27 og 54 minutter inkl. togskift. Ved etablering af en hurtig, direkte forbindelse er det muligt at opnå 24 minutters køretid med tog mellem Kolding og Vejle.

Sydtrafik ønsker at samarbejde med Vejle, Kolding og Fredericia kommune samt Region Syddanmark og staten om at sikre bedre kollektiv trafik i den centrale del af Trekantområdet. Området har en meget lavere grad af kollektiv trafik anvendelse end tilsvarende områder i Danmark. Det kalder på en opgradering og samtænkning af de kollektive trafiktilbud.

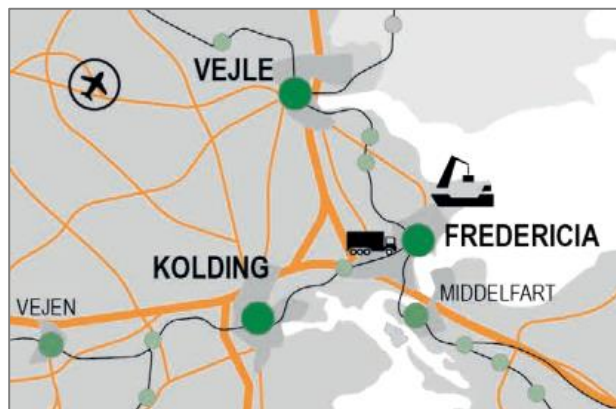
Sydtrafik foreslår, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs, herunder Kolding og Vejle. Derved sikres en markant forbedring af togtilbuddet i korridoren Aarhus-Hamborg samt et markant forbedret og konkurrencedygtigt tilbud mellem Vejle og Kolding. Endelig betyder det også, at der være en markant forbedret forbindelse mellem Aarhus og den sydøstlige del af Sønderjylland (fra Kolding til grænselandet).

Sydtrafik har desuden fokus på at styrke de nuværende bustilbud med henblik på at gøre dem attraktive for flere pendlere. Dette sker i tæt samarbejde med Kolding og Vejle kommuner, som har en stor interesse i at afhjælpe byernes trængselsudfordringer ved at flytte trafikanter fra egen bil til bus og tog. I samarbejde vil vi bl.a. arbejde på at etablere BRT-lignende tiltag, der kan gøre busrejsen og byen mere attraktiv.

Det er vigtigt, at forbedringer på togtilbuddet i Kolding-Fredericia-Vejle området ikke sker på bekostning af de togtmuligheder, der allerede er i området. DSB har tidligere fremlagt forslag om på enkelte myldretidsture at fjerne betjeningen fra vækst-byerne Børkop og Brejning, for at opnå hurtigere forbindelse mellem Kolding og Vejle. Reduceret togbetjening vil undergrave den betydning, som toget har for Børkop og Brejning. Disse 2 byer er vel at mærke nogle af de ganske få steder på østkysten af Syddanmark, hvor det er realistisk at bosætte sig, for at kunne pendle med tog til de store byer.

Grænselandet Øst

Betjeningen af Sønderborg adskiller sig markant fra betjeningen af byer af tilsvarende størrelse i resten af Danmark, hvor Sønderborg kun har 2-timesbetjening, mens timedrift er standard, som beskrevet i statens trafikplan s. 29:



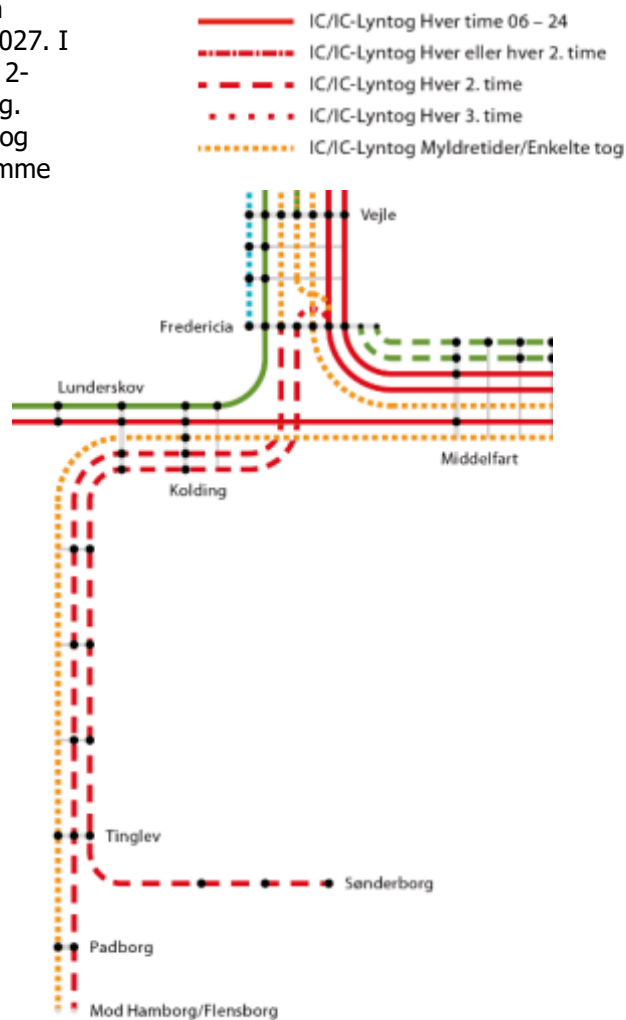
Hvad skal minimumsbetjeningen være?

I trafikplanen anbefales det, at der som minimum er timedrift i dagtimerne på alle strækninger – på Sjælland og i Østjylland dog minimum halvtimesdrift i dagtimerne. Er der mindre end timedrift, er det vanskeligt at anvende toget til hverdagstransport. De fleste mennesker har faste arbejdstider, og det er svært at forene med et tog, som kun kører hver anden time. Det er ufleksibelt og medfører en masse spildtid. Og toget ender med kun at være noget, man bruger i fritiden, hvor det typisk ikke er så vigtigt, at man er fremme på et bestemt tidspunkt.

I efteråret 2021 offentliggjorde Transportministeriet, at der vil ske ændringer på togbetjeningen over den dansk-tyske grænse ved Padborg fra december 2027. I dag kører DSB på strækningen med IC3-tog med 2-timedrift til Sønderborg og 2-timedrift til Flensborg. Men når de aldrende dieseltog udfases og nye eltog indføres, har DSB ikke egnede tog til at køre i samme 2-timedrift over grænsen mod Flensborg. Transportministeriet har derfor igangsat en undersøgelse af alternative løsninger for togdriften i grænseområdet. Analysen af mulighederne for alternativ togdrift forventes færdig omkring sommeren 2022. Der undersøges muligheder for at lade det tyske NAH overtage driften med tyske tog fra Kiel eller Hamburg, der skal krydse grænsen ved Padborg og sandsynligvis fortsætte videre til Tinglev, hvor passagerer videre nordpå kan skifte til danske tog. Ændringen vil være en forringelse for nord-syd rejsende på tværs af Tinglev, men en forbedring for rejsende til Sønderborg, som vil gå fra den nuværende 2-timedrift til timedrift.

I forvejen er togbetjeningen over grænsen meget tynd, og med et ekstra togskifte i Tinglev bliver den grænseoverskridende togkørsel endnu mindre attraktiv. Det er problematisk både i forhold til at binde grænselandet sammen og i forhold til at sikre jyderne gode, grønne mobilitetsløsninger til rejser mod Tyskland.

Sydtrafik foreslår, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamburg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs.



Signe Arrhenius

Fra: Cassandra Sophie Green (CSGR) <csgr@bane.dk>
Sendt: 9. maj 2023 10:25
Til: ts Info; Signe Arrhenius
Emne: Banedanmarks svar på høring over Trafikplan for den statslige jernbane (BDK ID: 3172270)
Vedhæftede filer: Banedanmarks bemærkninger til Trafikplan 2023.docx
Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1635862

Kære Trafikstyrelsen (og Signe).

Banedanmark har modtaget denne høring over Trafikplan for den statslige jernbane.

Banedanmarks høringssvar er vedhæftet denne mail.

Ved spørgsmål er I velkomne til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Cassandra Sophie Green (CSGR)

Stud.merc.jur

T: | M:+4523374826

Banedanmark

J&U, Forvaltningsret & Generel Jura

banedanmark.dk

[Facebook](#) | [LinkedIn](#)

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk.

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Notat

25.04.2023

Banedanmarks bemærkninger til høringsudgaven af Trafikplanen for den statslige jernbane

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

Banedanmark har følgende bemærkninger til høringsudgaven af Trafikplanen:

Bemærkninger, forslag til formuleringer og suppleringer

Generel anbefaling

Der er flere steder i Trafikplanen oplyst årstal for udvikling i en tidsperiode. Det anbefales at opdatere disse tal med henblik på at anvende så nye data som muligt, såfremt Danmarks Statistik ligger inde med sådanne nyere tal (dvs. at hele 2022 medtages). Eksempelvis kunne følgende tabeller og grafer opdateres:

- Sid 6. Tekst om bilbestand er oplyst for perioden 2019-2021
- Sid 14. Figur 7. Udvikling i gods på bane er oplyst for perioden 2000-2021
- Sid 15. Figur 8. Udvikling i banegodstrafik 2010-2020
- Sid 36. Figur 27. Udvikling i transportarbejde med hhv. bil og tog 2012-2020

Side 8, figur 3, overblik over besluttede anlæg, og hvornår de forventes ibrugtaget.

Af figuren fremgår det, at Øresundsperroner på Ny Ellebjerg er klar til ibrugtagelse i K25. Projektet udføres i 2023-2025 og vil derfor først være klar til K26.

Det kan eventuelt bemærkes i teksten, at udførelsesperioden for Ringsted og ibrugtagingsåret stadig er under afklaring, blandt andet i forhold til Signalprogrammet. Derved kan det blive ændret under projektets videre forløb.

Vores anlægsplan viser blot forventningen fra Femern A/S vedr. åbning af Femern-beltforbindelsen. Teksten må gerne blive rettet, så det fremgår, at årstallet er ifølgte tidsplanen for Femern A/S i stedet for Banedanmarks Anlægsplan.

Side 9, figur 4, udrulning af signalprogrammet.

Der er udgivet en ny version af Signalprogrammets udrulningskort i april 2023, hvorfor denne figur bør opdateres.

Side 10, figur 5, planlagt elektrificering og indførelse af batteritog på de statslige baner. Af figuren fremgår det, at strækningen Køge-Næstved-Vordingborg elektrificeres i 2025. Strækningen er allerede ibrugtaget.

Side 11, venstre spalte. Udrulning af signalprogrammet.

Banedanmark foreslår følgende formulering i stedet for den nuværende: "Den oprindelige plan var, at Signalprogrammet på fjern- og regionalbanerne skulle være fuldt udrullet i 2021. Der viste sig dog udfordringer ved at nå dette, og der forventes aktuelt en færdiggørelse omkring 2030. I Vestdanmark er nyt signalsystem taget i brug på strækninger i Nord-, Midt- og Vestjylland. Hovedstrækningen Fredericia-Aarhus-

Aalborg Lufthavn færdiggøres i perioden 2024-2026, herefter følger Fredericia-Padborg-Tinglev-Sønderborg som de sidste strækninger i Jylland. På Fyn forventes det nye signalsystem i realiseret inden 2030. På Sjælland er de første strækninger Roskilde-Køge-Næstved, Mogenstrup (syd for Næstved)-Nykøbing F., og København-Køge Nord-Ringsted taget i brug. For København-Peberholm og Roskilde-Kalundborg pågår pt. en afklaring, men begge strækninger forventes forsinket i forhold til seneste udmelding. Resterende strækninger forventes færdiggjort i perioden frem til 2030."

Ny side 20. Afsnit: Eltog Køge-Næstved og Næstved-Vordingborg

Der er både elektrificeret og udrullet signaler på disse strækninger. Derfor bør dette afsnit enten ikke fremgå af rapporten eller det skal formuleres i datid.

Side 21. Afsnit om betjening øst for Storebælt.

Sidste sætning afsnit 2 anbefales suppleret med "og København H" dvs. så ordlyden bliver "På svensk side indgår Øresundstrafikken i et større regionalt togsystem, der dækker hele Sydsverige med direkte tog til Københavns Lufthavn og København H."

Samme afsnit. Det kan bemærkes, at DSB i 2024 introducerer en ny køreplan med færre tog på Kystbanen.

Side 21. Vest for Storebælt.

Det fremgår, at der på strækningen mellem Skanderborg og Aarhus kører to tog pr. time fra Skjern og Struer. Senere i samme afsnit er det anført, at der kører to tog i timen mellem Aarhus og Herning. Det anbefales at justere teksten, idet det muligvis kan misforstås sådan, at der kører 4 tog pr. time mellem Aarhus, via Skanderborg mod Herning.

Side 24 Anlæg og muligheder i 2030.

Ringsted station-fly over og hastighedsopgradering er ikke nævnt, dog er hurtigste rejsetid i Figur 17 mellem København og Odense beregnet med udgangspunkt i, at Ringsted station er gennemført.

Ny side 27. Afsnit: Elektrificering Fredericia-Aalborg:

BDK foreslår følgende formulering, da hastighedsopgraderingen ikke er ibrugtaget. "Mellem Aarhus og Aalborg er hastighedsopgraderingerne udført og ibrugtages med det nye signalsystem i 2024. Sammen med det nye togmateriel kan rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg afkortes."

Ny side 28. Afsnit: Opgradering af Horsens Station

Der synes at mangle et billede af strækningen her. Samtidig udføres opgraderingen af perronerne i 2030 og forventes færdige i 2030.

Afsnit: International trafik via Femern Bælt.

Ifølge Banedanmarks Anlægsplan åbner Femern Bælt i medio 2029.

Side 28. Beskrivelse af kapacitetsudvidelser Aalborg-Hjørring.

Det står anført, at der skal anlægges et 700-meter dobbeltspor syd for Hjørring station. Det anbefales at tilføje punktliged i den sidste sætning til

"Kapacitetsudvidelsen sigter på **at forbedre punktligheden** og robustheden i afviklingen af den nuværende..."

Side 3/3

Side 37, Kapitel om passagerprognoser

Der er i 2. afsnit nævnt en række infrastrukturprojekter som forventes kunne bidrage til en passagervækst. Her bør DSB's nye elektriske togsæt til 200 km/t nævnes, eftersom der ikke kan høstes rejsetidsgevinster uden togmateriel.





Cargo

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

DB Cargo Scandinavia A/S

Spotorno Allé 12
DK-2630 Taastrup
Jan.Andersen@deutschebahn.com
Tel: +45 40 18 83 65

10.05.2023

Høringssvar til trafikplanen for den statslige jernbane 2023

DB Cargo Scandinavia A/S ("DB Cargo") har den 9. marts 2023 modtaget Trafikstyrelses Trafikplan for den statslige jernbane 2023 i høring. På vegne af DB Cargo kan jeg meddele, at DB Cargo har følgende konkrete bidrag til høringen:

1. Generelt

DB Cargo vil gerne understrege banegodsets afgørende økonomiske rolle for den danske økonomi, idet den bidrager til en pålidelig og miljøvenlig ind- og udstrømning af varer til dansk industri og forbrugere.

Trafikplanen for den statslige jernbane dækker hovedsageligt persontrafikken, og dermed mangler der en mulighed for også at formulere en vision for jernbanegodstransporten i Danmark. Dermed udnyttes de værdifulde synergier, der kan styrke Danmark, ikke. Eksempler på dette er manglende inddragelse af jernbanegodstransport i den nationale havnestrategi og manglende inddragelse af operatører i projekter som f.eks. den grønne jyllandskorridor. Med en klar opbakning fra det politiske Danmark kan jernbanegodstransporten få lov til at bidrage mere til den danske økonomi og til en lang række bæredygtige forbindelser mellem Skandinavien og Europa – også ud over de nuværende korridorer.

2. Detaljerede bemærkninger til høringen

- **Scenarier for jernbanens udvikling** (s. 6) – Udover det ensidige fokus på persontrafikken vil DB Cargo gerne fremhæve det behov for at styrke den miljøvenlige jernbanetransport. Kun med en tilstrækkelig infrastruktur kan kritiske forsyningskæder sikres. Derfor er der behov for en stærk proaktiv vision, der styrker jernbanen, og som er fokuseret på kravene fra industrien, forbrugerne og andre (f.eks. militæret).
- **Politiske rammer for jernbanen** (s. 6) – Teknisk og lovgivningsmæssig interoperabilitet er centrale forudsætninger for godstransport på jernbanen, for det sikrer, at danske industrivirksomheder og danske forbrugere kan få deres varer til tiden til



Cargo

2/4

konkurrencedygtige omkostninger og på den mest miljøvenlige måde. DB Cargo støtter og opfordrer derfor Danmark til at fortsætte koordineringen med internationale institutioner, f.eks. på EU-niveau, for at lette den grænseoverskridende trafik. DB Cargo understreger dog også, at de danske særregler og restriktioner på Storebælt om en minimumsvægt på 14 tons for trailere ikke er i overensstemmelse med disse ambitioner, som de nævnes i udkastet.

- **Politiske målsætninger for jernbanen** (s 7f.) - DB Cargo støtter og bidrager til de underliggende mål for en dansk jernbanepolitik. Allerede i dag erstatter hvert af DB Cargos ca. 10.000 tog om året op til 52 lastbiler og aflaster dermed trængslen på de danske veje og sparer med hver transport 80 % CO₂. Det er derfor en nødvendighed, at jernbanegodstransport skal indgå i disse politiske målsætninger.
- **Investeringer i jernbanen & den europæiske 'grønne pagt'** (s. 11) - I betragtning af at jernbanegodstransport allerede i dag er den mest miljøvenlige form for godstransport, skal investeringer i jernbanen og strategier vedrørende European Green Deal også afspejle jernbanegodstransporten mere direkte.
- **Kortlægning af operatører** (figur 6, s. 13) - Godstransportoperatører på jernbanen, havne med jernbanetilslutning, railports, terminaler og industrielle sidespor mangler helt på dette store kort. DB Cargo opererer i dag både intermodale tog og enkeltvognstog, hvoraf sidstnævnte betjener ca. 20 læsespor, railports og terminaler i hele Danmark. Gennem dette netværk tilbyder DB Cargo den danske industri en tæt og efterspørgselsorienteret forbindelse til det europæisk netværk af mere end 4.200 lastepladser og er dermed en afgørende del af forsyningskæderne for danske virksomheder.
- **Infrastrukturgebyrer betalt af jernbaneoperatører** (s. 14) - Det er korrekt, at alle jernbaneoperatører betaler et reguleret gebyr for at benytte den nationale jernbaneinfrastruktur, men DB Cargo er nødt til at præcisere nogle påfaldende misvisende udsagn:
 - Mens jernbanegodstransportører skal betale en afgift for hver kilometer, de tilbagelægger på jernbanenettet (såkaldte "track access charges"), er der i øjeblikket ingen tilsvarende afgifter for vejbasert lastbiltrafik i Danmark. Det betyder, at påstanden i Trafikplanen ikke er korrekt.
 - Hvis et princip om, at forureneren betaler, blev anvendt på alle godstransportformer på samme måde, ville den mere uheldsprægede og miljøskadelige vejtrafik blive betydeligt dyrere, mens prisstigningen for godstransport med jernbane ville være langt mere moderat.
 - Miljøtilskudet i jernbanesektoren, der har til formål at opveje de negative virkninger af infrastrukturafgifterne for jernbanesektoren og flytte godstransport fra vej til jernbane, indebærer, at statsstøtte ydes i henhold til EU-lovgivningen, og at ordningen derfor skal godkendes af Kommissionen. Den seneste godkendte miljøtilskudsordning løb fra den 1. januar 2018 til den 31. december 2020. Desværre har det danske transportministerium undladt at anmode om en forlængelse af ordningen for den efterfølgende periode. Derfor har



Cargo

3/4

BANEDANMARK den 30. maj 2022 informeret sine kunder om en suspension af miljøstøtteordningen efter at have modtaget tilsvarende instrukser fra det danske transportministerium. Transportministeriet bør gøre sit yderste for at få ordningen genindført.

- **Kapacitet for godset på jernbanen** (s. 14) – Med henblik på at reservere tilstrækkelig jernbanekapacitet til den nuværende og fremtidige efterspørgsel efter jernbanegodstransport er reglerne for fordeling af jernbanekapacitet ("kanaler") af særlig stor betydning for banegodsvirksomhederne. I perioder med infrastrukturarbejder har DB Cargo vist sig villig til at skifte kanaler til passagerjernbaner i spidsbelastningsperioder. Aftalerne om at tilbyde flere kanaler og mere fleksibilitet til godstransportører fra kl. 20.00 til 05.00 i stedet er dog endnu ikke blevet opfyldt af BANEDANMARK indtil nu. DB Cargo understreger, at der er behov for både den samlede kapacitet og fleksibilitet til at koordinere den internationale trafik i Danmark (med sporarbejder også i Tyskland og Sverige) for at sikre en stabil godstrafik på jernbanen.
- **Godsmængder på banen: Transit vs. indenlandsk transport** (s. 14) – Transitydelsen på vej og på jernbane er næsten lige stor med 2.406 mio. ton-km på vej og 2.099 mio. ton-km på jernbane i 2022 (kilde: Danmarks Statistik). Det er også rigtigt, at jernbanetrafikken udgør ca. 80 % af transittrafikken. Der er dog en effekt af trafikydelsen som måles i tonkilometer, hvilket begunstiger transittrafikken. Målt i absolutte tal for det transporterede gods på jernbanen betjener en tredjedel af godstransporten på jernbanen (2,5 mio. tons) den danske økonomi direkte – med oprindelse og/eller afgang i Danmark. Med hensyn til de samlede mængder bør det erkendes, at ca. 175 mio. tons transporteres på de danske veje, mens kun 7,8 mio. tons transporteres med jernbane. DB Cargo fremhæver også, at der mangler en dansk forpligtelse til at øge den modale fordeling af jernbanegodstransporten i modsætning til mange andre EU-lande. Mens den nuværende modal split-andel er på 10 %, bør den danske regering forpligte sig til mindst 25 % i 2030.
- **Nyt rullende materiel** (s. 16) – DB Cargo har en klar klimaambition, som drives og gennemføres gennem nationale initiativer og med støtte fra den europæiske DB Cargo-koncern (f.eks. initiativer om alternative brændstoffer til eksisterende dieseltrafik). Med hensyn til rullende materiel er det værd at bemærke, at jernbanegodstransport udleder 80 % mindre CO₂ end lastbil (lastbil 96 g CO₂e/tkm mod 18 g CO₂e/tkm jernbane). Et godstog kan erstatte op til 52 lastbiler, hvilket betyder mindre støj og mindre trængsel på vejene.
- **Linjediagrammet, hvordan togene kan køre i 2025** (figur 16, s. 22f.) – Jernbanegodstransport er ikke medtaget i disse diagrammer.
- **Kapacitetsudvidelser Aalborg-Hjørring** (s. 28) – "Og eventuel godstrafik" bør omformuleres til "til godstrafik til og fra Hirtshals", da DB Cargo har en klar ambition om at arbejde sammen med andre partnere om at udvikle denne korridor, f.eks. med Hirtshals Havn, Green Jutland Corridor, Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor.
- **Passagerprognoser** (s. 37ff.) – Der er ikke medtaget nogen prognose for jernbanegodstransport. Bør medtages for at fremhæve jernbanegodstransportens betydning for forsyningskæderne i den danske industri og det danske samfund.



Cargo

4/4

De danske jernbanegodstransportører vil fortsat støtte bæredygtig godstransport. En styrkelse af jernbanegodstransporten i Danmark bidrager til den danske økonomi og det danske samfund - lige fra stålproducenters forsyningskæder og sikker transport af kemikalier til forbrugsvarer, der senere skal findes i danske butikker og på danske markeder.

Signe Arrhenius

Fra: DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>
Sendt: 9. marts 2023 15:43
Til: Signe Arrhenius
Cc: DSBPOST
Emne: SV: Høring af Trafikplan for den statslige jernbane frem til 10. maj

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1488406

Hej Signe

Mange tak for høringsmuligheden.

Da vi allerede har afgivet bemærkninger i forbindelse med Trafikstyrelsens forudgående, interne høring har vi ikke yderligere at bemærke.

Med venlig hilsen

Morten Haagensen Elmore
Senior direktionsassistent
E-mail: morhaa@dsb.dk
Mobil: 24680339

Trafikstyrelsen
Att.: Jan Albrecht
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

02.05.2023

Høringsvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Hirtshals Havn ønsker hermed at afgive høringsvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

Nordjylland rummer både en række forpligtelser og et stort potentiale for godstransport via jernbanenettet, og det er Hirtshals Havns ønske og opfordring, at man lever op til og udnytter dette i forbindelse med udformningen af trafikplanen.

Hirtshals Havn vil gerne benytte lejligheden til at understrege vigtigheden af, at der etableres køreledninger på jernbanenettet nord for Limfjorden. Elektrificerede tog er afgørende for godstransporten via jernbanenettet, som rummer et stort potentiale dels for jernbanetransportens konkurrencesituation, dels for at nå regeringens klimamål om nedbringelse af CO₂, idet godstransport via elektrificeret jernbane er væsentligt mindre klimabelastende end godstransport via vejnettet. Et projekt fra Hjørring Kommune og norske CargoNet redegør for, at der skal anvendes otte gange mere energi til at transportere gods på vejene frem for via jernbanenettet. Der er således store miljømæssige fordele ved at prioritere godstransporten via jernbane.

Det er Hirtshals Havns opfattelse, at batteritog, som er i afprøvning på flere strækninger i forhold til passagertransport, ikke egner sig til godstransport, da batteritog ikke har den fornødne kapacitet eller ladeinfrastruktur til at være et reelt, grønt bud på godstransport. Hirtshals Havn savner beskrivelser af konkrete erfaringer med batteritog til godstransport i trafikplanen, som kan sandsynliggøre, at batteritog er realistisk i forhold til godstransport. Her er elektrificerede tog i stedet vejen frem, og det kræver etablering af køreledninger fra Aalborg og videre nordpå mod både Hirtshals, Frederikshavn og Skagen, således at godstransport kan foregå ensartet og uafbrudt mellem Norge via Danmark og videre ned i Europa ad Tyskland.

Med etableringen af kombiterminalen i Hirtshals er der desuden allerede taget store og afgørende skridt for, at godstransport via jernbanenettet kan udbygges yderligere i den nordlige del af Danmark, og det er derfor vigtigt, at den kommende trafikplan også tager højde for dette. En udbygning af banenettet, og herunder en elektrificering af køreledninger mellem Aalborg og Hirtshals, er en fremtidssikring af godstransport via jernbanenettet. Med muligheden for el-lokomotiver nord for Limfjorden åbnes der for gennemgående godstog via Hirtshals og Frederikshavn, der fungerer som porten til Europa for vores nordlige nabolande.

Hirtshals Havn er en del af både det transeuropæiske transportnet TEN-T og Scan-Med Korridoren. Den igangværende revision af TEN-T-forordningen lægger op til at sammenlægge TENT-T-hovednetkorridorene med jernbanegodskorridorene, hvor sidstnævnte p.t. ikke er omfattet af Scan-Med Korridoren. Hvis den nye europæiske transportkorridor som forventet også kommer til at omfatte både jernbane- og vejstrækninger i Nordjylland, forpligter dette til at elektrificere jernbanenettet inden 2030. Med Danmarks forpligtelser til en række grønne målsætninger for transportsektoren i EU-regi, der blandt andet både teknisk og lovgivningsmæssigt skal sikre, at tog kan køre igennem flere lande, er jernbanegods i særligt fokus, idet der ofte køres meget lange stræk, som forudsætter muligheden for en direkte og uafbrudt transport via elektrificerede strækninger. For at opfylde EU-Kommissionens 'grønne pagt' og milepælen om, at jernbanegodstrafikken skal fordobles inden 2050, ser Hirtshals Havn ligeledes en elektrificering af køreledningerne i den nordlige del af Danmark som absolut afgørende.

Hjørring Kommune arbejder ligesom Hirtshals Havn tæt sammen med en række aktører om at få gods på jernbanenettet til Hirtshals. Her er projektet Grønn Jyllandskorridor særligt værd at fremhæve, hvor de tætte relationer til Sydnorge kan være med til at få mere gods gennem Hirtshals og dermed aflaste Oslo, som er en stor flaskehals for megen godstransport i dag. Godsmængderne på Hirtshals Havn forventes desuden øget i takt med, at Norge i disse år investerer massivt i at flytte gods fra vej til sø og jernbane. Eksempelvis vil et enkelt fuldlængde-godstog om dagen kunne fjerne cirka ni procent af lastbilerne fra vejene. Hertil kommer, at godsoperatører generelt set gerne vil køre gods nord for Limfjorden, men at den endnu ikke elektrificerede bane samt manglen på dobbeltspor anses som en udfordring i forhold til at vælge denne korridor.

Det er Hirtshals Havns ønske med dette høringssvar at understrege vigtigheden af at prioritere etableringen af køreledninger på jernbanenettet nord for Limfjorden samt at udbygge banenettet i og omkring Hirtshals for at sikre kapacitet til godstransport. På denne måde sikrer vi både, at potentialet for godstransport via jernbanenettet udnyttes til glæde for både miljøet og lokale arbejdspladser, samt at vi lever op til vores forpligtelser i forhold til TEN-T og Scan-Med- Korridoren.

Hirtshals Havn tilslutter sig desuden øvrige høringssvar vedrørende trafikplanen fra henholdsvis Hjørring Kommune, Nordjyllands Trafikselskab og Business Region North Denmark.

Med venlig hilsen

Michael Langballe
Head of Transport & Logistics, PSO

T: +45 96 56 50 07

M: +45 26 18 66 19

E: mrl@portofhirtshals.dk



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Metroselskabets bemærkninger til trafikplan for den statslige jernbane

Metroselskabet takker for det grundige udkast til trafikplan og det overblik over jernbanetrafikken i årene frem, som planen giver.

Metroselskabet bemærker, at trafikplanen peger på udfordringen med at få passagererne tilbage i den kollektive trafik efter pandemien. I den sammenhæng peges på, at bilisterne er vendt tilbage i stort omfang, og at trængselsbilledet omkring de store byer på mange måder er det samme som før pandemien. I trafikplanen nævnes, at mange mennesker arbejder mere hjemmefra end før pandemien. Der indgår også et overblik over forskellen på prisudviklingen på tog- og bilkørsel i perioden 2010-2021, og det bemærkes, at det sandsynligvis er en del af forklaringen på, at toget har tabt markedsandele til bilen.

Trafikplanen peger desuden på, at der er en stor omstilling i gang med udbygning og reovering af infrastruktur og signalsystem og indkøb af nyt materiel, og at omstillingen er ramt af forsinkelser og giver udfordringer med punktlighed.

Metroselskabet er enig i, at de to udfordringer er centrale for sektoren, og dermed også for Metroselskabet. For Metroen gælder, at ca. 1/3 af passagererne kombinerer deres rejse med anden kollektiv transport. Metroselskabet indgår gerne i dialog om, hvordan udfordringerne kan adresseres.

Metroselskabet noterer sig desuden planens omtale af effekten af stationsnærhed i hovedstadsområdet, og det forhold, at mange store kontorbyggerier fortsat lokaliseres langt fra stationerne, hvilket især gælder for de københavnske omegnskommuner, og har en negativ betydning for togets konkurrenceevne i forhold til bilen.

Metroselskabet noterer sig også omtalen af skiftestationer og knudepunkter, og trafikelskabernes arbejde med dette. Metroselskabet er enig i betydningen af effektive knudepunkter med gode omstigningsmuligheder, passagerinformation mv. Metroselskabet finder, at knudepunkterne desuden er vigtige for robustheden i den kollektive trafik, så det er muligt at ændre rejsevej, hvis der skulle være nedbrud på en strækning.

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2023-06-12



På side 44 i trafikplanen indgår en omtale af M4 metrostrækningen til Sydhavn og ideofasehøringen af linjeføringen M5 i efteråret 2022. Metroselskabet foreslår, at teksten om M5 tilpasses, så det fremgår, at det i foråret 2023 er besluttet at sætte gang i en miljøkonsekvensvurdering (MKV) af en ny metrolinje fra København H via Amagerbrogade og Lynetteholm til Østerport Station. Se evt. nyhed om dette fra Transportministeriet: [Ny metrolinje skal miljøkonsekvensvurderes \(trm.dk\)](https://trm.dk)

Metroselskabet vil desuden foreslå at det tilføjes, at M4 planlægges forlænget til Ydre Nordhavn med to eller tre nye stationer med åbning i 2030. Anlæg af yderligere stationer besluttet af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune. Det ventes at Københavns Kommune i 2023 vil beslutte, hvilken linjeføring og stationer, der skal indgå i en miljøkonsekvensvurdering.

Med venlig hilsen

Mette Juul Petersen



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Hovedstadens Letbanes bemærkninger til trafikplan for den statslige jernbane

Hovedstadens Letbane takker for det grundige udkast til trafikplan og det overblik over jernbanetrafikken i årene frem, som planen giver.

Hovedstadens Letbane bemærker, at trafikplanen peger på udfordringen med at få passagererne tilbage i den kollektive trafik efter pandemien. I den sammenhæng peges på, at bilisterne er vendt tilbage i stort omfang, og at trængselsbilledet omkring de store byer på mange måder er det samme som før pandemien. I trafikplanen nævnes, at mange mennesker arbejder mere hjemmefra end før pandemien. Der indgår også et overblik over forskellen på prisudviklingen på tog- og bilkørsel i perioden 2010-2021, og det bemærkes, at det sandsynligvis er en del af forklaringen på, at toget har tabt markedsandele til bilen.

Trafikplanen peger desuden på, at der er en stor omstilling i gang med udbygning og reovering af infrastruktur og signalsystem og indkøb af nyt materiel, og at omstillingen er ramt af forsinkelser og giver udfordringer med punktlighed.

Hovedstadens Letbane er enig i, at de to udfordringer er centrale for sektoren, og dermed også for Hovedstadens Letbane. Hovedstadens Letbane indgår gerne i dialog om, hvordan udfordringerne kan adresseres. Konkret er det et af de centrale succeskriterier for letbanen, at planerne for den påtænkte flytning af S-togsperroner på Herlev station til en placering tættere på den kommende letbanestation ved Herlev station i 2026 fastholdes.

Derudover er det ønskeligt for letbanens attraktivitet at kunne tilbyde gode muligheder for at skifte mellem letbane og fjern- og regionaltog. Det betyder, at udbygning af Glostrup station med to fjerntogsperroner bør færdiggøres tættere på letbanens åbning. Hovedstadens Letbane opfordrer derfor til, at dette anlægsprojekt fremskyndes videst muligt end det planlagte tidspunkt i 2. halvår af 2032.

Hovedstadens Letbane noterer sig desuden planens omtale af effekten af stationsnærhed i hovedstadsområdet, og det forhold, at mange store kontorbyggerier fortsat lokaliseres langt fra stationerne, hvilket især gælder for de københavnske omegnskommuner, og har en negativ betydning for togets konkurrenceevne i forhold til bilen.

Hovedstadens Letbane

Metrovej 5
DK-2300 København S
dinletbane.dk

T +45 3311 1700
E info@dinletbane.dk

2023-06-12



Hovedstadens Letbane noterer sig også omtalen af skiftestationer og knudepunkter, og trafikselskabernes arbejde med dette. Hovedstadens Letbane er enig i betydningen af effektive knudepunkter med gode omstigningsmuligheder, passagerinformation mv. Hovedstadens Letbane finder, at knudepunkterne desuden er vigtige for robustheden i den kollektive trafik, så det er muligt at ændre rejsevej, hvis der skulle være nedbrud på en strækning.

Med venlig hilsen

Mette Juul Petersen

Ärendenummer
202305:12Dokumentdatum
2023-05-02Mottagare
Trafikstyrelsen

Yttrande Trafikplan 2023

Trafikverket verksamhetsområde Planering lämnar följande svar gällande Trafikstyrelsens remiss (höring) för *Trafikplan for den statslige jernbane 2023*.

Trafikstyrelsen har arbetat fram en Trafikplan 2023 med utblick fram mot 2032. Denna följer på Trafikplan 2008, 2012 och Trafikplan 2017. Trafikplan 2023 innehåller en mycket bra beskrivning av nuläge och utveckling fram till 2022. Det är också en bra beskrivning av viktiga utbyggnader som genomförs till 2025 och 2030 och dess effekter på trafikeringsmöjligheter och restider.

Generellt så noterar Trafikverket att Trafikplan 2023 har låga antaganden gällande framtida resandeökningar och tågantal, vilket skiljer mot tidigare Trafikplaner.

Köpenhamns lufthamn Kastrup är en flygplats med mycket stor betydelse för södra Sverige och möjligheterna för interkontinentala flygningar.

Köpenhamns lufthamn kan sägas vara Sveriges andra flygplats. Trafikverket har inga egna bedömningar för resandeutvecklingen från södra Sverige mot Kastrup men noterar att den varit stor från Öresundsbronns öppnande fram till pandemin. Fortsatt ökning av resandet är troligt.

Trafikplanen nämner att kommersiella aktörer har tillkännagivit att de planerar för timmestrafik både från Stockholm och Göteborg mot København från och med 2024, om det finns tillgängliga kanaler. Vi kan dock inte läsa huruvida detta är möjligt på den danska infrastrukturen. På sidan 25 visas planerad trafik 2025, men här finns inte medtaget någon kommersiell trafik över Öresundsbron. Det finns heller inte medtaget Region Skånes planerade utökning till 7 tåg/timme över bron som redovisas i persontågsstrategi för 2025. Vi saknar också trafikeringsförslag fram till 2032, vilket är viktigt att stämna av mot svenska antaganden. Trafikverket har en Basprognos för 2040 som förutsätter 10 persontåg/tim över bron. Region Skåne har ännu högre ambitioner för 2030 och 2040, antaganden som Trafikverket inte helt beaktat i Basprognosen.

Det är estimerat att 1,1 mio. togpassagerer/år kommer att passera Fehmarn Bält-förbindelsen första året. Den samlade tågtrafik mellan Tyskland och

Ärendenummer
202305:12Dokumentdatum
2023-05-02

Danmark låg 2015 på ca. 1 mio. passagerer. I rapporten står att den internationella tågtrafiken över den dansk-tyske landsgränsen sommaren 2022 låg ca. 20 % över 2019-nivån och att sommaren 2022 har de internationella tågen i flera månader haft full beläggning och att det kompletterats med tågussar. Detta talar för att den långväga tågtrafiken till och från Tyskland borde utökas till åtminstone timmestrafik när restiden mellan Köpenhamn och Hamburg nästan kommer att halveras.

I rapporten visas bedömt resande fram till 2035 på alla tågstationer. Trafikverket noterar att det förutsätts relativt små ökningstal, även om det är svårt att bedöma när det inte framgår trafikeringen för 2035. Nyköping F får 14 minuter kortare restid, men resandet ökar endast från 2600 till 2800 resenärer/dygn mellan 2025 och 2035. För Köpenhamns lufthamn Kastrup är motsvarande ökning från 19 700 till 20 600, vilket också är lågt med tanke på kommande trafikökning som möjliggörs med utbyggnad av Kastrups tågstation.

I Trafikverkets tågtidtabell för Tågplan 2024 förändras Öresundstågstrafiken från dagens grundtrafik med tre tåg i timmen var 20:e minut till fyra tåg i timmen var 15:e minut. Utöver detta finns önskemål att köra timmestrafik från Göteborg och Stockholm av kommersiella operatörer. Godstrafikens önskemål att kunna trafikera med ett till två godståg per timme kvarstår.

Trafikverket genomför för tillfället på svenska regeringens begäran en utredning gällande kapacitet och redundans över Öresund, som också inkluderar en fördjupning av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Trafikverket informerar Trafikstyrelsen, Banedanmark och Vejdirektoratet löpande om projektet. Inom ramen för detta arbete har Trafikverket behov av att fördjupa prognos och antaganden för person- och godstågstrafik över Öresund, såväl för den nära framtiden när Femernförbindelsen öppnar, som för en situation längre in i framtiden. Det skulle vara värdefullt med ett gemensamt dansk-svenskt arbete kring bedömning av person- och godstrafiken över Öresundsbron, för att fylla det närstående behovet inom den aktuella utredningen, men också att mer kontinuerligt samarbeta i denna fråga.

Med vänlig hälsning

Lars Brümmer
Strateg, Trafikverket Region Syd

Ärendenummer
202305:12

Dokumentdatum
2023-05-02

lars.brummer@trafikverket.se
Direkt: 0101244124

Trafikverket

Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer 202305:12, Motpartens ärendenummer 1234, Dokumentdatum 2023-05-02, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Trafikstyrelsen
Via info@trafikstyrelsen.dk

Høring – Trafikplan for den statslige infrastruktur 2023

Hermed fremsendes høringssvar til udkast til Trafikplan for den statslige infrastruktur 2023.

Aarhus Letbane bemærker, at der i figur 6 på side 13 (operatørkort – K23) er anført at banen mellem Aarhus H og Grenaa (Grenaabanen) er markeret som "Ikke statslig infrastruktur". Det mener vi ikke er korrekt, da Grenaabanen fortsat er ejet af Banedanmark.

Banedanmark stiller jf. bemærkningerne til Lov om Aarhus Letbane "Grenaabanen vederlagsfrit til rådighed for... anlægsselskabet". Desuden er det præciseret at "Grenaabanen forbliver i statslig regi".

I praksis betaler Banedanmark for vedligehold og fornyelse af den infrastruktur som Banedanmark ejer (primært sporkassen, forstområdet og overkørselsanlæg), og Trafikstyrelsen betaler Region Midtjylland for at gennemføre togtrafik på Grenaabanen.

Venlig hilsen

Michael Borre
Adm. direktør
[Fremsendes uden underskrift]

Brev

Aarhus Letbane I/S
P. Hiort Lorenzens Vej 71-95
DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724
EAN: 5798002913088
info@aarhusletbane.dk
letbanen.dk

4. maj 2023
Journal-nr. 11-Høring

Kontaktperson

Michael Borre
Adm. direktør
M: +45 26 84 73 23
E: mib@aarhusletbane.dk

Signe Arrhenius

Fra: Bo Christiansen <lillesydpendler@gmail.com>
Sendt: 9. maj 2023 06:52
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: Høringssvar til statens Trafikplan for jernbanen

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1636214

Til Trafikstyrelsen

På baggrund af den udsendte plan for statens jernbanenet, ønsker jeg hermed at fremsende følgende høringssvar.

Der mangler i planen hvordan en udvidelse af strækningen mellem Køge til Køge Nord gøres dobbeltsporet i hele retningen, som det også skal undersøges jf. infrastrukturplan 2035, herunder en mulig ny perron på Køge station. Dette vil muliggøre øget drift og rettidighed for Østbanen og Næstved-Køge. Ligesom det vil muliggøre øget mængde af godstransport til Køge Havn, da sårbarheden alt andet lige vil være væsentligt mindsket.

Det fremgår af linjekortene for 2025 at Ølby ikke længere skal være stop for tog fra Næstved. Dette er en væsentlig forringelse for alle de pendlere der benytter Ølby station som den oplagte station til sygehuset i Køge og til Campusområdet. Ølby Station fordre også at gangbesværede vælger denne som skifte station mellem de to regionaltogssystemer, da der kun er en perron.

Hertil at Køge Nord ikke får 4 tog i timen selvom der er virkelig gode muligheder for at flytte folk over i toget med den pendler parkeringsplads der er her.

I forhold til indførelsen af S-tog til Roskilde, så finder jeg dette som en stor forringelse, da det oprindeligt var forudsat, at man kunne indføre flere afgang for strækningerne mellem Ringsted-Roskilde, og Nordvestbanen til København, når ny bane blev åbnet. Dette vil ikke blive muliggjort med s-tog der skal overtage to af fjerntogssporene. Dette vil forringe også hastigheden man kan komme til København fra Roskilde fremover, ligesom kvaliteten af transporten alt andet lige vil forringes. Mange anvender toget til arbejde og studier, dette vil fremover ikke være muligt med s-tog.

Endelig giver passagerprognoserne ikke mening. Hvordan kan det f.eks. forventes at færre tager toget fra Køge efter indførelsen af direkte regionaltog til og fra København? Og Haslev har ingen udvikling uagtet en tidsbesparelse fremover. Hvad ligger til grund for fremskrivningerne?

Mvh.
Bo Christiansen
Pendlerrepræsentant for Lille Syd nordlig retning
Kratvænget 5
Havdrup

09. maj 2023

Hørings svar fra Business Region North Denmark til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Hermed fremsender bestyrelsen for Business Region North Denmark (BRN) høringssvar til Trafikstyrelsen på baggrund af den nyligt udgivende Trafikplan for den statslige jernbane 2023.

BRN har med interesse læst høringsudgaven. Jernbanen i Nordjylland udgør en hjørnesten i den nordjyske infrastruktur, som muliggør en forbundethed på tværs af regionen. Jernbanen er både med til at skabe rammerne for, at et stort antal af nordjyder kan pendle til arbejde eller uddannelsesinstitutioner, og er samtidig en grundlæggende forudsætning for en fremtidig godstransport mellem nordjyske havne og resten af Europa.

Regionaltogtrafikken er på nuværende tidspunkt i en positiv udvikling, med et stadigt stigende antal passagerer, der regelmæssigt og med tilfredshed benytter sig af toget. Den positive udvikling og de ovenstående forhold giver dermed anledning til at forvente, at niveauet af passagerer også vil stige i de kommende år.

Elektrificering af hovedbanestrækningen skal gå til Frederikshavn

Vi noterer os, at planen indeholder elektrificering af strækningen Fredericia – Aalborg Lufthavn, men ikke indeholder elektrificering med køreledninger på strækningen Lindholm – Frederikshavn, hvor der i stedet foreligger en plan om, at strækningen er drevet af batteritog. Dette harmonerer ikke med EU's TEN-T-ambitioner om at skabe et sammenhængende transeuropæisk jernbanenet uden fysiske barrierer eller flaskehalse. For at undgå dette er ambitionen netop ifølge EU at have Frederikshavn som en af de danske endestationer for det elektrificerede jernbanenet i Danmark.

Foruden den besværende omstændighed for nordjyske passagerer, der må omstige i Aalborg, har dette også en række erhvervsmæssige konsekvenser, da godstransporten på bane nord for Aalborg kræver fordyrende og forsinkende omlæsninger, hvilket er vitale parametre for et konkurrencedygtigt jernbanenet. Dertil skal lægges, at en elektrificering på køreledning til Frederikshavn vil bidrage meget positivt til den trafikale sårbarhed i Nordjylland, særligt omkring limfjordstunnelen, og dermed også styrke sammenhængskraften med resten af Danmark. Afslutningsvist må det bæredygtige potentiale som er forbundet med at læse godset på en elektrificeret jernbane ikke undervurderes, da dette ville være en væsentlig klimamæssig forbedring sammenlignet med den nuværende situation.

På nuværende tidspunkt løber aftalen om betjeningen af regionaltogtrafikken mellem Region Nordjylland og Transportministeriet frem til 2030, hvorefter der skal laves en ny aftale. Forventningen fra Nordjylland er, at DSB fra 2030 genoptager InterCity afgangene mellem Frederikshavn og København, og dette forudsætter, at hovedbanestrækningen elektrificeres

med køreledninger hele vejen til Frederikshavn, når DSB's nylige milliardinvestering i Vectron lokomotiver skal kunne anvendes.

Godstransport på bane i Nordjylland

Med Trafikplanen lægges der op til, at den eneste supplerende udbygning til den nuværende transportkorridor gennem Sønderjylland, bliver den faste forbindelse over Femern Bælt. Med denne ensidige satsning mindsker man muligheden for at indfri et væsentligt godstransportpotentiale gennem Nordjylland særligt fra det vestlige Norge. Den nuværende situation i det vestlige Norge er under pres grundet den stadigt stigende udfordring det er, at Oslo udgør en flaskehals for godstransport. Gennem EU-projektet "Grønn Jyllandskorridor" har både norske og danske centrale aktører, herunder kommuner, havne, regioner, klynger og andre vigtige partnere¹ sendt klare signaler om, at man er klar til at benytte sig af korridoren både gennem Frederikshavn og Hirtshals Havn.

Der er fra EU en stærk forventning til, at Danmark efterlever EU-regulativet for udviklingen af TEN-T. I dette lys synes det ikke at være hensigtsmæssigt, at der i Trafikplanen ikke foreligger en plan for, hvordan to af de tre TEN-T godkendte havne i Nordjylland, i form af Frederikshavn og Hirtshals Havn, forbindes til resten af EU's TEN-T transportnet.

Set i lyset af ovenstående synes det oplagt, at den nuværende Trafikplan indarbejder korridoren op gennem Jylland.

Fremtidig planlægning af sporarbejde i Nordjylland

Som tidligere nævnt foregår der på nuværende tidspunkt en meget positiv udvikling i den nordjyske passageraktivitet. Med store afstande mellem hjem og arbejdsplads og ofte en begrænset mængde af muligheder for offentlig transport, er det helt afgørende for nordjyske passagerer, at togdriften er konsistent og pålidelig.

I 2024 er der planlagt helt nødvendigt vedligeholdelsesarbejde af spor og anden infrastruktur i regionen, herunder sporfornyelse, hastighedsopgradering og forberedende arbejder til elektrificering på Aalborg Station. Dette arbejde hilser vi i Nordjylland naturligvis meget velkomment, og ser meget frem til det positive udbytte, som arbejdet på sigt vil give. Et sådant arbejde er dog ikke klaret hen over natten, og jernbanen i Nordjylland kan se frem til perioder på op til tre måneder med delvise eller fuldstændige sporspærringer, hvor forbindelsen til resten af Danmark og Europa i sagens natur derfor også begrænses væsentligt. Udmeldingen om at udskyde renoveringen af Brønderslev Station og sporforlængelsen ved Hjørring Station fra 2024 til 2025 ærgrer os derfor. Med udskydelsen kan Nordjylland kigge ind i en 2-årig periode, hvor togtransport for passagerer mellem Vendsyssel og Aalborg besværliggøres markant, og hvor godstransport på bane ligeledes umuliggøres, med risiko for forringet konkurrenceevne og lavere produktivitet til følge.

På baggrund heraf opfordres der derfor kraftigt til, at planlægningen af sporarbejder i fremtiden tager markant mere højde for forholdene i den nordjyske infrastruktur og indtænker ikke blot det passagermæssige, men også erhvervmæssige konsekvenser, som pludselige udskydelser medfører.

¹ [Partnere \(rn.dk\)](https://www.rn.dk)

Med venlig hilsen og på vegne af bestyrelsen - de 11 borgmestre og regionsrådsformanden i Nordjylland

Birgit S. Hansen
Borgmester i Frederikshavn
Kommune og BRN-formand

Mads Duedahl
Regionsrådsformand i Region
Nordjylland og BRN-næstformand

Per Bach Laursen
Borgmester i Vesthimmerland Kommune
og BRN-næstformand



BRN
Boulevarden 13
9000 Aalborg

Businessregionnorthdenmark.dk

CVR-NR. 36220406
EAN-NR: 5798 0037 51627



Dansk Banegods
c/o Transportøkonomisk Forening - TØF
Bredgade 23, 2. tv.
1260 København K
www.banegods.dk
info@banegods.dk
Tel.: +45 26 16 82 32
CVR: 37 51 94 72

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
infor@trafikstyrelsen.dk / sia@trafikstyrelsen.dk

10. maj 2023

Høringssvar angående Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Under henvisning til Trafikstyrelsens høringsskrivelse af den 9. marts 2023, skal Dansk Banegods hermed indgive høringssvar.

Trafikplan for den statslige jernbane 2023 udgør et generelt tilfredsstillende overblikdannende materiale, der findes overordnet anvendeligt i en samfundsmæssig kontekst. Det synes imidlertid tydeligt at Trafikplan for den statslige jernbane 2023 fremtræder med en fokusering på persontogtrafikken på bekostning af godsbanetrafikken. Det er naturligt, at persontrafikken, under iagttagelse af det samfundsmæssige behov, tilskrives en betydelig vægtning i trafikplanen, idet det dog tilsvarende vil være formålstjenligt og i en samfundsmæssig interesse, at der prioriteres en generel større fokusering på godsbanetrafikken. Denne prioritering bør særligt ske i betragtning af den eksisterende, samt den fremtidige, nationale fokusering på grønne transportløsninger og dermed indirekte banegodstransporten, der er mindre klimamæssigt belastende end vejgodstransporten.

Fremtidigt bør der i Trafikplan for den statslige jernbane tildeles banegodstrafikken en egen selvstændig sektion med henblik på dels at præsentere de prioriteringer der gøres i relation til banegodstrafikken og dels med henblik på at bidrage til den samfundsmæssige bevågenhed omkring banegodset som en grøn transportløsning.

Som et centralt element i den bæredygtige grønne godstransport i fremtidens Danmark og Europa, bør koblingen mellem banegodstransporten og vejgodstransporten tydeliggøres gennem synliggørelse af kombiterminalerne, som muliggør en højere grad af kombinerede transporter – multimodale transporter –, henset til at disse er til gavn for samfundet, begrænsning af trængslen på vejinfrastrukturen og reduktion af klimabelastningen. Tilsvarende bør koblingen mellem banegodstransporten og den søgående gods-transport i erhvervshavnene tydeliggøres. Hermed opnås tillige en kobling til arbejdet med den nationale havnestrategi.

Der bør i Trafikplan for den statslige jernbane 2023 samt i fremtidige trafikplaner ske en prioritering af elektrificeringen af jernbanen på en måde, der understøtter banegodstransporten på nationalt plan. Der bør således prioriteres en elektrificering af alle banestrækninger, der kan anvendes til godstransport, og herunder naturligvis TEN-T-kernestrækninger og -korridorer. Dette vil betyde en endnu grønnere gods-transport, samt en mere hensigtsmæssig kapacitetsudnyttelse på særligt motorvejsnettet i Danmark.

Dansk Banegods skal endeligt foreslå, at der i fremtidige finanslove etableres en stående pulje; "Banegods-reaktiveringspuljen". Banegodsreaktiveringspuljen er specificeret til konkrete opståede indsatser med hensyn til reaktivering og mindre opgraderinger af eksisterende elementer i jernbaneinfrastrukturen, såsom offentlige sidespor, etablering af sporskifter til sidespor og kortere forlængelser af offentlige sidespor og terminaler med henblik på at understøtte nye banegodstiltag. Investeringerne skal have et kortere tidsmæssigt sigte på i størrelsesorden indtil 5 år. Hermed vil det være muligt for begrænsede økonomiske midler at skabe en faktisk dokumentation for nye banegodstiltag og dermed den økonomisk bæredygtighed af sidesporenes relevans. Relevansen af investeringerne skal forudgående for anvendelse af midler fra banegodsreaktiveringspuljen sandsynliggøres gennem kvalificeret dokumentation. Den stående banegodsreaktiveringspulje foreslås at have en størrelse af 25 mio. kr. årligt, idet ikke anvendte midler kan overføres til efterfølgende finansår eller anvendes til andet formål.

Dansk Banegods vil med nærværende høringssvar og de heri indeholdte forslag foranledige, at banegods-transporten fremtidigt bliver prioriteret i Danmark af konkurrencemæssige, klimamæssige og trængselsmæssige årsager i et langsigtet perspektiv.

Giver Dansk Banegods' høringssvar anledning til spørgsmål eller skulle der være behov for uddybning kan Dansk Banegods naturligvis kontaktes.



Med venlig hilsen

Jens Kirketerp Jensen
Bestyrelsesformand



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Att.: info@trafikstyrelsen.dk
Cc: sia@trafikstyrelsen.dk

Taastrup, den 10. maj 2023
SO/LN/HM/kil

Høringsvar til Trafikplan for den statslige jernbane

Dansk Handicap Forbund takker for muligheden for at kunne afgive høringssvar til Trafikplanen for den statslige jernbane med bl.a. de politiske målsætninger og plan for serviceniveauet i hele den offentlige servicetrafik.

Der er tale om et omfattende materiale, hvorfor forbundets bygge- og trafikpolitiske udvalg har valgt at rejse nogle principielle anbefalinger til planerne for den kollektive trafik.

Tilgængelighed for alle

For Dansk Handicap Forbund er det essentielt, at den kollektive trafik er tilgængelig for alle borgere, herunder personer med handicap.

Det er af afgørende vigtighed, at vi som personer med handicap kan færdes og fungere ligeværdigt og på lige vilkår, hvorfor det kollektive transportområde er af afgørende betydning for vores basale muligheder for at kunne deltage i alle aspekter af det normale samfundsliv.

Som personer med handicap har vi samme behov som alle andre for at kunne tage toget spontant og uafhængigt af andres hjælp. Det er ikke tydeligt, om der i planen indgår en målsætning for korrekt udført handicaptilgængelighed, med reel niveaufri adgang mellem perron og tog. Dansk Handicap Forbund anbefaler på det kraftigste, at Trafikplanen indeholder handicaptilgængelighed, således at investeringerne i nye emissionsfrie tog også forpligtes til at fokusere på niveaufri adgang mellem perron og tog, samt planerne for de kommende førerløse S-tog og de omtalte projekter i Trafikplanen.

EU har fastsat og Danmark har valgt en perronhøjde på 55 cm over skinnerne på hele det danske jernbanenet. Indtil alle nye tog og perroner opfylder dette og dermed behovet for reel trinfri adgang fra perron til tog. For kørestolsbrugere m.fl. er kørestolsbrugeres adgang til togrejser ikke reguleret politisk i forhold til den enkelte togoperatørs valg af adgangsløsninger til togene og den tilbudte handicapassistance. Dette giver en række barriere, som forhindrer mennesker med handicap i at rejse med tog. Disse forhindringer indgår vi gerne i en dialog om.

Kollektiv trafik på de rette betingelser

Flere mennesker med handicap kan bruge den kollektive trafik, hvis de rette betingelser er til stede. Her er tilgængelighed væsentligt, både den fysiske tilgængelighed på stationerne, men også mellem transportmidlerne.

I denne sammenhæng opfordrer Dansk Handicap Forbund til, at den kollektive trafik i landområderne styrkes væsentligt i forhold til opdateret handicaptilgængelighed, og at de



forskellige transportformer (Intercitytog, regionaltog, lokalbanetog, S-tog, metroer og busser) får mulighed for en sammenhængende og tilgængelig rejse og køreplan.

Tydelig og tilgængelig information er vigtig. Kommunikationen i de forskellige kollektive transportformer skal forbedres i forhold til den information, der gives eller kan findes i dag. Dette omfatter både skiltning, stationsinformation, businformationer/stoppesteder, rejseplanen.dk og DSB's hjemmeside.

Prisniveau

I Dansk Handicap Forbund mener vi også, at det er vigtigt, at prisen for at rejse med den kollektive trafik holdes så langt nede som muligt, da flere mennesker med bevægelseshandicap er på overførselsindkomst og har et lavt økonomisk råderum. Samtidig opfordrer lave priser flere til at bruge den kollektive trafik.

Vi håber på lydhørhed, og at vores anbefalinger vil blive medtaget i Trafikplanen og i det videre arbejde med trafikplanen. Giver dette høringssvar anledning til spørgsmål eller behov for uddybning, kontakt da venligst Dansk Handicap Forbund.

Med venlig hilsen

Susanne Olsen
landsformand

Lena Nielsen
næstformand for bygge- og trafikpolisk udvalg

Høringsvar: Trafikplan for den statslige jernbane

Dansk Jernbaneforbund

Dansk Jernbaneforbund har med interesse læst udkastet til Trafikplan for den statslige jernbane, der overordnet set giver et rigtigt godt og nuanceret billede af jernbanens stand og fremtid, og dermed fungerer glimrende som vidensgrundlag og afsæt for fremtidens overordnede drøftelser af jernbanen i Danmark.

Dog har vi kunnet læse, at Danmark i de seneste 10 år ikke har kunnet leve op til EU – kommissionens målsætninger om udvikling i jernbanetrafikken, og at Danmark i perioden 2012 – 2019 har oplevet et markant fald i togtrafikken; mens de lande, vi normalt sammenligner os med, har haft en positiv udvikling.

På den baggrund savner vi derfor et udspil til strategi for, hvad der skal til for, at vi i Danmark kan nå EU – Kommissionens målsætninger, og dermed få en markant stigning i Jernbanetrafikken for passagerer og markedsandele for gods på skinner.

I den sammenhæng mener vi, at prisen er et centralt punkt, og at jernbanen derfor i højere grad skal kunne konkurrere på prisen i forhold til bil – og lastbiltransport. Her ser udviklingen dog meget bekymrende ud. Priserne på togtransport er således de seneste 10 år steget med 23%, hvilket er 10% mere end forbrugerindekset, som kun er steget med 13%. Dette i kontrast til bilkørsel, hvor priserne i samme periode kun er steget med 7%, så der reelt har været tale om et prisfald på 6% i forhold til forbrugerindekset.

Endvidere har Dansk Jernbaneforbund har et par enkelte konkrete bemærkninger til udkastet:

På side 7 problematiseres i afsnittet "Stationsnærhed er afgørende" at nybyggeri af kontorbygninger og andre store rejsemål i særligt de Københavnske omegnskommuner ikke i tilstrækkelig grad er placeret stationsnært – hvilket naturligvis er stærkt kontraproduktivt i forhold til målsætningerne om at fremme den kollektiv trafik, modvirke trængsel, reducere trafikken CO2 aftryk mm.

Dansk Jernbaneforbund er meget tilfreds med, at trafikplanen indeholder et afsnit om byplanlægningens betydningen for fremme af den kollektive trafik. Det er en væsentlig brik i diskussionerne om fremtidens jernbane.

Dansk Jernbaneforbund finder dog, at definitionen af stationsnærhed virker en anelse skæv, da Trafikstyrelsens definition af stationsnærhed ikke indbefatter nærhed til letbanestationerne, som man ellers gør i Fingerplanen. Dansk Jernbaneforbund mener derfor, at trafikstyrelsen bør inddrage letbanestationer i sin definition på stationsnærhed og tilpasse afsnittet denne opdatering.

På side 11 i afsnittet "Den europæiske 'grønne pagt' (green deal)" fremhæves to meget væsentlige milepæle for jernbanen. Dansk Jernbaneforbund så også gerne, at man også fremhævede det helt grundlæggende princip i den europæiske "grønne pagt", nemlig at priserne bedre skal afspejle den påvirkning forskellige transportformer har på miljøet. ("Prices should better reflect the impact that different modes of transport have on the environment").

På side 17 står der under overskriften, "Automatiske S-tog":

"Når de nuværende S-tog skal udskiftes, indkøbes materiel, der kan køre førerløst."

Dansk Jernbaneforbund finder formuleringen misvisende – ikke mindst, da formuleringen optræder i en sammenhæng, hvor der omtales andre indkøb af allerede eksisterende og gennemprøvede tog og lokomotiver, og formuleringen derfor giver indtryk af, at planer for fremtidens S-tog er af samme støbning som indkøb af fremtidens øvrige tog.

De førerløse S-tog kan desværre ikke blot indkøbes. De eksisterer intet sted i verden i dag – de eksisterer alene på skrivebordet. De førerløse S-tog og den infrastrukturelle ramme omkring disse er derfor et udviklingsprojekt, hvor DSB i samarbejde med en række eksterne partner på statens vegne selv skal udvikle et førerløst S-togssystem, hvis lige i hastighed, distance og kompleksitet ikke findes i dag.

Der er tale om, at staten via DSB skal optræde som first-mover og selv planlægge at skabe et nyt unikt togsystem – med de betydelige risici dette medfører i forhold til projektets økonomi og tidsplan. Helt modsat de øvrige omtalte materielindkøb, hvor man har valgt at indkøbe allerede gennemprøvede tog og lokomotiver, der er i problemfri drift andre steder i verden i dag.

Dansk Jernbaneforbund finder, at den store forskel på fremtidens S-tog og fremtidens øvrige tog, herunder de risici, der er forbundet med fremtidens S-tog, bør fremgå af trafikplanen, hvis den skal give et retvisende billede af materielsituationen i de kommende år.

Dansk Jernbaneforbund finder afsnittet "Passagerudvikling 1996-2022" meget oplysende og præcist.

På side 35 vil Dansk Jernbaneforbund dog opfordre til, at afsnittet "Udviklingen i vores nabolande" suppleres med en oversigt over prisudviklingen for togtrafik i vores nabolande, samt en oversigt over investeringer i jernbanen i vores nabolande.

Signe Arrhenius

Fra: Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>
Sendt: 9. maj 2023 15:58
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: Høringssvar: Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1638121

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Cc. Signe Arrhenius

Tak for den fremsendte høring.

Generelt

Det nævnes indledningsvist, at trafikplanens rolle er at danne vidensgrundlag for sektorens aktører, og - jf. lov om trafikselskaber – udgår grundlaget for trafikselskabernes planlægning af den offentlige servicetrafik (trafikplaner / mobilitetsplaner). Der er ingen tvivl om, at en velfungerende pålidelig og hurtig jernbanetrafik understøttet af en god tilbringertrafik er en forudsætning for, at det bliver attraktivt at bo og bosætte sig i alle dele af landet.

Den skitserede plan med forbehold for forskellige scenarier og tidsplaner er givetvis nyttig ved udarbejdelsen af trafikselskabernes trafikplaner, men inviterer ikke til en stærk udvikling af sammenhængen mellem de forskellige planlægningsniveauer. Denne direkte kobling er nødtørftigt behandlet på to sider i afsnittet "Lokal kollektiv trafik". Vi savner en uddybning af potentialerne ved stationerne, udvikling af knudepunkter, integrationen mellem togtrafik og såvel bustrafik og en styrkelse og forbedring af tilbringertrafikken. Øget – og fælles – brug af data og viden om passagerernes rejsemønstre og hvordan den fordeler sig på lokale, regionale og landsdelsrejser samt forskellige kombinationsrejser vil også være en forudsætning for bedre samordning.

Operatører på den statslige jernbane

Der gives eksempler på togdrift, der er blevet overdraget til hhv. Nordjyske Jernbaner, Midtjyske Jernbaner og Lokaltog A/S. Det vil være hensigtsmæssigt at afdække yderligere muligheder for sådan samdrift.

Afsnittene om anlæg og muligheder på forskellige stadier

Vi vil generelt opfordre til, at der ved alle ombygninger, udvidelser og justeringer foretages et grundigt stykke arbejde med at sammentænke jernbanetrafikken med bustrafikken. Det gælder både i forhold til de fysiske forhold omkring stationer og skift, køreplaner samt en forståelse af passagerernes rejsemønstre og behov – dette gælder både faktiske passagerer og potentielle passagerer.

Der er beskrevet en udrulningsplan af de forskellige projekter (hastighedsopgradering, elektrificering og signalprogram) frem mod 2030 med forbehold for skred i tidsplanen og, at forsinkelser ét sted medfører forsinkelser et andet sted. DPT vil opfordre aktørerne til at styrke samarbejdet om at mindske de negative effekter af anlægsprojekterne for buspassagererne.

Passagerudvikling og prognoser

Vi noterer os de overvejelser, Trafikstyrelsen gør sig om passagerudviklingen både bagudrettet og fremadrettet, herunder de overordnede rammevilkår, der skal tages i betragtning (langsigtede ændringer af danskernes rejsemønstre som følge af corona, den generelle økonomiske vækst og efterspørgsel efter transport, priser og afgifter på personbiler og energi) samt de interne forhold (sporarbejder, punktlighed, indfasning af nyt materiel). Det er nyttigt, at disse udfordringer adresseres, men de skal i praksis adresseres som sektorudfordringer, der påvirker hele den kollektive trafik. Dette vil øge chancen for at identificere de bedst egnede tiltag under hensyntagen til en nøgtern og realistisk vurdering af, hvilke vækst mål (passagertal), der kan sættes indenfor en realistisk (og lang) tidshorisont.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Lasse Repsholt
Sektorchef
Dansk PersonTransport / Danish Passenger Transport

Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 2047 8003
lre@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Dansk PersonTransport

Hørings svar fra Foreningen Vestfyntoget

Att: Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V



Binder området sammen

Ønske om mere fokus på den regionale trafik

Det er med interesse, vi har læst "Trafikplan for den statslige jernbane, Høringsudgave Marts 2023". Der er mange spændende perspektiver i den fremtidige jernbane i Danmark, men der er også nogle områder, hvor vi savner en mere ambitiøs udvikling, og ikke bare en beskeden fremskrivning af projekter/indkøb, der er besluttet for flere år siden.

Elektrisk materiel

Det er glædeligt både for miljøet og regulariteten, at DSB investerer så massivt i elektriske togsæt, i første omgang til allerede elektrificerede strækninger og siden med batteritog til mindre strækninger.

Det vestfynske regionaltog

I den forbindelse er vores forhåbning, at der snarest muligt køres 100% med elektrisk materiel i regionaltogene på den vestfynske bane mellem Odense og Fredericia, således at der kan opnås stop ved alle stationer hver time og så vidt muligt med faste minuttal, som det var tilfældet frem til år 2009. Ideelt set suppleres desuden enkelte tog morgen og eftermiddag mellem Fredericia/Kolding og Odense med stop ved Tommerup, Aarup, Gelsted, Ejby og Nørre Åby, således at de fem største stationer vil opnå tilnærmet halvtimesdrift, hvilket må antages at have en stor positiv effekt på passagertallet. Foreningen Vestfyntoget arbejder netop med en række forskellige tiltag, som har til formål at få flere til at fravælge bilen og bruge toget i stedet for.

Odense som knudepunkt

At lave en togkøreplan og prioritere de forskellige internationale, nationale og regionale tog mellem hinanden er et kæmpe puslespil. Tidligere var det Københavns Hovedbanegård, der var epicentret, og IC-tog afgik i minuttal 00 hver time fra morgen til aften. Da det princip er droppet, vil vi frimodigt komme med en opfordring til at gøre Odense til det store nationale knudepunkt, hvor lyntog mod København og Aarhus afgår minuttal 00 og 30, og øvrige tog indpasses efter dette. Princippet bruges allerede i beskeden grad, hvor nogle IC-tog bliver "overhalet" af lyntog i Odense og udveksler passager her, desuden ankommer/afgår regionaltog umiddelbart før/efter.

Svendborgbanen

Selvom Foreningen Vestfyntoget primært arbejder med forbedringer vedr. regionaltoget på Vestfyn, ser vi det også i samspil med den øvrige fynske (jernbane)infrastruktur.

Vi mener derfor, at det på kort sigt vil være ønskeligt, at alle tog stopper ved Hjallesø Station, så der kan opnås forbindelse til/fra letbanen mod SDU (og siden det nye OUH) og videre mod den østlige/centrale del af Odense. Ud fra passagertallene kan man som alternativ vælge at betjene Fruens Bøge med færre tog uden nævneværdig gene for passagererne.

Vi ser også meget gerne en undersøgelse af genåbning af det tidligere godsspor mellem Middelfartvej og Odense Sygehus Station og gerne helt til Fruens Bøge Station. Ideelt set kunne det ske i forbindelse med etableringen af Signalprogrammet på Svendborgbanen i 2025. Det genåbnede spor bør desuden hæves og forbindes med det sydlige hovedspor fra Middelfart.

Et konsulentfirma har påvist, at det vil kunne give en meget mere fleksibel afvikling af togdriften på stykket nærmest Odense Banegård med både forbedret regularitet og mulighed for at køre flere tog mellem Odense og Ringe. Det vil give en gevinst på kort sigt og være en forudsætning for realiseringen af Det fynske S-tog på længere sigt.

Uddybning af forslaget vedr. genåbning af sporet har været bragt frem for Folketingets Transportudvalg i 2018 (<https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/TRU/bilag/76/1972855.pdf>), men blev bremset af "beregninger" fra Odense Letbane.

Station ved Middelfartvej

I forbindelse med genåbning af ovennævnte fjerde spor, vil det være oplagt at lave en station ved Middelfartvej, som vil forbinde Det vestfynske Regionaltog, Svendborgbanen, letbanen og busser samt betjene et byområde i rivende udvikling ("Gartnerbyen").

Østfyn

Vi ser også gerne en undersøgelse af mulighederne for at åbne en række stationer mellem Odense og Nyborg, så de er klar, når Femern-forbindelsen bliver taget i drift. Til den tid bliver presset på den østfynske strækning reduceret markant, hvilket vil give kapacitet til nærbanetog, der kan forbindes med både Det vestfynske Regionaltog og Svendborgbanen.

Det kunne drejer sig om stationer:

- ved Ejbygade, som vil forbinde jernbanen med letbanens etape 2 mod Vollsmose/Munkebo,
- i Marslev (alternativt ved Ring3 i forbindelse med et park 'n ride-anlæg)
- i Ullerslev og
- i Hjulby.

Vi indgår gerne i en dialog om de forskellige forslag og øvrige muligheder for at øge passagemængden og dermed forbedre økonomien i driften af jernbanen.

På foreningens vegne
Ole Dupont Kofod, formand

Signe Arrhenius

Fra: Svend Poulsen <svend.poulsen@m.ida.dk>
Sendt: 10. maj 2023 08:51
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: Høringssvar til Trafikplan 2023
Vedhæftede filer: Høringssvar fra IDA Rail 10.05.2023.pdf

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1641377

IDA Rail indsender hermed høringssvar til Trafikplan 2023.

IDA Rail er et fagteknisk selskab under Ingeniørforeningen i Danmark, IDA, og vi følger udviklingen af jernbanen i Danmark og i udlandet med interesse.

IDA har generelt stor fokus på den grønne omstilling, herunder omstillingen af vores transportsektor, som er afgørende for, at Danmark kan nå klimamålene.

Høringssvaret er formuleret af IDA Rail bestyrelsen, som er sammensat af ingeniører med viden fra alle sider af jernbanebranchen.

Vi sender også vores høringssvar i kopi til kommuner (via KL), regioner (via Danske Regioner) og trafikselskaberne, da vi ønsker at bidrage bredt med vores ingeniørfaglige viden i arbejdet mod en mere bæredygtig transportsektor.

IDA Rail ser frem imod at læse den endelige Trafikplan.

Med venlig hilsen / Best regards

Svend Poulsen

Formand IDA Rail/Chairman IDA Rail



Print only if necessary

This email including attachments, if any, may contain confidential information and is intended solely for the recipient(s) stated above. If you are not the intended recipient please contact the sender by a reply email and delete this email without producing, distributing or retaining copies hereof.



Rail™

Ingeniørforeningen, IDA, Kalvebod Brygge 31 – 33, 1780 København V

[IDA Rail](#)

10. maj 2023

IDA Rails høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane

IDA Rail har med stor interesse gennemlæst Trafikstyrelsens udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2023, og er tilfredse med muligheden for at indsende et høringssvar og komme med vores forslag til forbedringer og tydeliggørelse af mål.

IDA Rails høringssvar tager udgangspunkt i disharmonien mellem EU-kommissionens målsætning om at fremme jernbanetrafikken og den faktiske udvikling i Danmark. Med en forventet trafikstigning på passagersiden på blot 2 % i 2030 finder vi, at forrentningen af de mange milliarder kroner, der trods alt investeres i jernbanen, er utilfredsstillende. Vi stiller derfor en række konkrete forslag, der gerne skulle forøge nytteværdien af de investerede midler. Vi mener, at forslagene vil bidrage til at bringe udviklingen i Danmark på niveau med vores nabolande, hvor der ses helt andre vækstrater for både passager- og godstrafik på jernbane.

Vi henviser i øvrigt til vores [Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 fra marts 2021](#).

IDA Rail tilbyder gerne en uddybning af høringssvaret, såfremt Trafikstyrelsen måtte ønske dette.

Har den statslige jernbane et potentiale?

Om ti år (2033) vil den statslige jernbane tage sig markant anderledes ud. Hovedstrækningerne vil være elektrificerede, mens regionalbaner og lokalbaner er indrettet for batteridrevne passagertog. Signalprogrammet er udrullet på alle strækninger. Hastigheden vil være øget til 200 km/t på hovednettet (med mulighed for en forhøjelse til 230 km/t), og på de øvrige strækninger op til 160 km/t (men flere steder i første omgang desværre kun til 140 km/t). Udover den faste Femern-forbindelse, vil den nye højhastighedsstrækning på Vestfyn og den nye regionalbane Aarhus-Silkeborg være ibrugtaget.

Den statslige jernbane bør derfor have et stort potentiale, og, alt andet lige, kunne tiltrække flere passagerer og mere godstransport, end det er tilfældet i dag. Derfor undrer det os, at forventningerne til passagervækst er så lave, som de er fremstillet i høringssvaret til Trafikplan 2023, og meget forskellig fra den udvikling der forventes i vores nabolande.

Gøres den statslige jernbane ikke mere attraktiv og tager en større markedsandel af den samlede trafikvækst, vil de betydelige milliardinvesteringer, der er foretaget siden 2010 for at opnå en moderne og tidssvarende jernbane, i realiteten have betydelig længere tilbagebetalingstid end forventet, og i værste fald være spildt.

IDA Rail anbefaler, at Trafikplan 2023 sætter fokus på potentialerne i den statslige jernbane på kort sigt (2033) og på længere sigt (2043), således de betydelige investeringer der er foretaget, kommer til nytte.

Nødvendige investeringer i nye signalsystemer (CBTC på S-banen og ERTMS på fjernbanen) har været umulige at komme udenom efter mange år uden fremsynede fornyelser, men de har samtidig også været så omfattende, både teknisk og økonomisk, at det har skygget eller blokeret for andre lige så nødvendige fornyelser af infrastrukturen.

IDA Rail foreslår indledningsvis, at der for år 2033 – dvs. når de store infrastrukturprojekter er gennemført og flåden af tog er elektrisk drevne – skitseres et samlet billede af det danske jernbanenet, der viser klassifikation af strækningerne, maksimal trafikkapacitet pr. strækning, strækningshastigheder, stationer, mulige rejsetider mellem knudepunkter og passagerpotentialer. Altså en kvalificeret "forecast" på en Netredegerelse for den statslige jernbane i 2033. Herved vil grundforudsætningerne være på plads, inden ønskelisten for mulige trafikscenarier skitseres.

Styrkelse af den regionale og lokale passagertrafik

Ambitionsniveauet for det fremtidige trafikomfang er alt for lille og hænger slet ikke sammen med de mange fysiske tiltag, der gennemføres. Helt generelt mangler der servicemål for, hvilken trafik der kan /skal udføres. Det var der i den forrige plan.

Både den til rådighed værende kapacitet, og de mange investeringer i nye signalsystemer og elektrificeringen, giver øget kapacitet og dermed plads til en markant forøgelse af persontrafikken.

Det betyder, at frekvensen kan sættes op til mindst halvtimesdrift i hele driftstiden for herigennem at tilgodese ikke kun pendlerne, men også fritidstransporten (der samlet set er større end pendlingstransporten). Med en forøget frekvens vil mange pendlere og fritidsrejsende kunne tiltrækkes og vælge bilen fra. Ud over bedre frekvens bør der også være flere direkte forbindelser mellem trafikknudepunkterne.

Som udgangspunkt bør der i hele driftstiden være halvtimes drift med standsende regionaltog på alle strækninger, suppleret med hurtige regionaleksprestog (X-tog) i dagtimerne/myldretiderne. På Sjælland bør der være en blanding af standsende regionaltog på strækningerne nærmest København og hurtige X-tog på de lange strækninger.

Udgangspunktet for køreplanlægningen bør ikke være den nuværende togbenyttelse, men det samlede transportbehov. Det betyder også, at de meget mangelfulde prognoser i planen bør justeres og genberegnes. Samtidig vil det give et kvalificeret grundlag for kommende investeringer i nyt togmateriel (el- og batteridrevne) og retrofit af eksisterende flåde.

Med en ny, ændret og samlet organisering af ansvaret for køreplanlægningen og driftsafviklingen vil man også kunne sikre, at trafikken på de enkelte banestrækninger hænger ordentligt sammen med gode korrespondancer. I tillæg ser vi nødvendigheden af en enkel og fælles takststruktur.

Der skal således ikke kun ses på transporten på de statslige banestrækninger, men på alle banestrækninger inklusiv de regionale (private) baner, og der bør ses på sammenbindingen af kørslen mellem banerne.

Vi henviser her til IDAs [baggrundsnotat om fremme af kollektiv trafik fra 2021](#).

Passagertallet og markedsandelen er et resultat af det samlede transportbehov og den frekvens der udbydes. Således vil der med et lille transportbehov og en god frekvens være en stor markedsandel. Mens der ved et stort transportbehov og en lav frekvens vil være færre der brugt toget, og dermed en lav markedsandel.

Det kan bl.a. ses med eksempler på figur 4 og 5 i IDA Rails Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 ([Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 fra marts 2021](#).)

Det største transportbehov er i regionaltrafikken, hvor der mange steder er en lav markedsandel for jernbanen, mens markedsandelen for fjerntog generelt er høj. Der er således brug for en markant forøgelse af regionaltrafikken, mens der for fjerntrafikken bør sættes mere på kortere rejsetider end mere frekvens.

På visse steder af banenettet kan der være behov for en udbygning med krydsningsstationer og/eller delvis dobbeltsporudbygning, for at kunne honorere højere frekvens samt sikre en mere robust trafikafvikling, se eksempelvis afsnit 4.2 IDA Rails Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 (link ovenfor)

Skifteforholdene mellem tog og andre transportformer som cykel, bus og bil skal forbedres, så det bliver nemt og problemfrit at skifte hurtigt mellem transportformerne. Dette vil medføre behov for ombygning af flere stationer.

Hurtig og attraktiv indenlandsk fjerntrafik

IDA Rail anser, at det primære mål med den moderne, klimavenlige og bæredygtige jernbane er, at kunne tilbyde hurtig og attraktiv togtransport på kryds og tværs af landet. Det gælder både den trafik, der forventes at kunne køres kommercielt uden statsligt tilskud og den trafik, der kræver statslig subsidiering.

Fjerntrafikken må i 2033 forventes kørt med moderne elektrisk langdistance togmateriel, svarende til DSB's kommende IC5 Alstom-togsæt, eller tilsvarende standarder. Maksimalhastigheden vil være op til 250 km/t og komfortniveauet højt. Trafikplanen bør sætte minimumskrav til såvel evt. kommerciel som udbudt indenlandsk fjerntrafik, generelle servicemål og kvalitetsmål, med henblik på at øge markedsandelen for ikke mindst erhvervsrejser, men også for fritidsrejser og pendling, så jernbanen dermed kan forrente investeringerne som forventet og måske endog være selvfinansierende.

Fjerntrafikken kan eksempelvis opdeles i fire segmenter:

A) Den (evt.) kommercielle indenlandske fjerntrafik kunne omfatte Lyntogs-forbindelser:

- København-Odense-Aarhus-Aalborg med en høj frekvens fx hver ½ time i hele driftsdøgnet, høj gennemsnitshastighed og relativt få stop undervejs.
- København-Odense-Esbjerg med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet, høj gennemsnitshastighed og relativt få stop undervejs.

B) Den subsidierede indenlandske fjerntrafik som køres på statslige trafikkontrakter, for at sikre tilstrækkelig høj frekvens i driftsdøgnet. Denne trafik kan omfatte Intercityforbindelser, med stop ved alle byer på over 10.000 indbyggere:

- København-Fredericia-Aarhus med en høj frekvens fx hver ½ time i dagtimerne og timedrift i de øvrige tider af døgnet

- Esbjerg-Fredericia-Aarhus med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet
- Flensborg-Fredericia-Aarhus-Aalborg med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet.
- Ringkøbing-Herning-Aarhus med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet.
- Struer-Herning-Fredericia-Odense med en middel frekvens fx hver time i hele driftsdøgnet.

C) Gennemgående landsdelsforbindelser kørt på statslige/regionale trafikkontrakter, for at sikre transportmuligheder mellem de tyndest befolkede egne i Jylland og Hovedstadsområdet:

- Hovedstadsområdet og Nordvestjylland (fx Herning, Holstebro, Struer og Thisted samt Viborg og Skive),
- Hovedstadsområdet og Sønderjylland (fx Tønder og Sønderborg)
- Hovedstadsområdet og Nordjylland (fx Hjørring, Frederikshavn og Skagen).

Landsdelstogene køres med hybridtog (batteri-el). Frekvensen kan variere fra 4-12 daglige forbindelser, evt. ved at dele/samle med øvrige landsdeltog i trafikknudepunkterne (Fredericia og Aalborg).

D) International trafik kørt på kommercielle vilkår eller målrettet subsidiering, for at facilitere udvikling af langdistance jernbanetrafik som alternativ til luftfart i overensstemmelse med EU's målsætninger:

- Via Femern forbindelsen, fx København-Nykøbing F-Lübeck-Hamburg
- Jysk korridor (Aalborg)- Aarhus-Hamburg
- Fri trafik (fx SJ-kørsel til Odense/Aarhus), nattog, fritidstrafik (skitur, sommerdestinationer, chartertog)
- Fri trafik fra Skandinavien der går gennem Danmark fx Stockholm-Hamborg-Berlin, Malmø-Køln og Oslo-Berlin
- Fri trafik fra Tyskland til Danmark fx Berlin-Aarhus/København, Køln-København og Hamborg-Aarhus

Service mål og kvalitet for international persontrafik skal fastlægges med henblik på at øge markedsandelene for erhvervs- og fritidsrejser.

Gods på jernbane

Der savnes en beskrivelse af planens indvirkning på godstrafikken, hvorfor en del af høringssvarene adresseres tiltag for at forbedre rammevilkårene for godstransport på jernbane.

IDA Rail anser ikke godstransport med el-lastbiler som et energieffektivt alternativ og vi foreslår, at der udarbejdes en tilsvarende trafikplan, som redegør for en godsstrategi med det formål at opnå klimaneutralitet for denne del af transportarbejdet i Danmark.

En sådan Trafikplan for godstransport skal koordineres med Trafikplan for persontrafik, da det er den samme sporkapacitet, som brugerne skal anvende.

De fysiske love betyder, at vi vil få meget bedre anvendelse af den klimaneutrale energi ved at i langt højere grad anvende jernbanen til godstransport. Det vil samtidig kunne frigøre kapacitet på landets motorvejsnet, hvor der i dag på mange hovedstrækninger primært er lastbiler i det inderste motorvejsspor.

Hvis der tillades afgiftsfri godstrafik på lastbiler til og fra passende knudepunkter eller hubs (med læssespor), vil der være et incitament til at flytte transport over på banen.

Der bør etableres faste tog mellem hubs placeret strategiske steder i Danmark, hvorved det kan sikres, at det er attraktivt for speditører at benytte jernbanen til godstrafik både indenlands, men også når godset skal fragtes til udlandet.

Gods på jernbane skal være så effektiv, at indenlandsk gods afsendt aftenen før skal være fremme næste dag på slutdestinationen.

IDA Rail anbefaler, at der iværksættes en systematisk gennemgang af de tilbageværende læssespor, for at finde frem til hvor stor en omkostning, der vil være ved at genetablere godstrafik på banen.

Der bør fortages undersøgelser, som analyserer muligheden for (re-)etablering af læssespor, for herigennem at afdække omkostningerne i forbindelse med udvidelse af godstrafik på banen. En kort afstand til læssespor/hubs er en væsentligt forudsætning for, at jernbane transporten bliver konkurrencedygtig.

Der er et stort potentiale i igen at udbygge muligheden for at kombinere skibstransport og jernbanegodstransport. Vi anbefaler at undersøge etablering af intermodal-faciliteter (hubs) for containere samt godspor til havne, hvorfra der sker ind- og udskibning af gods. Der er noget forkert i, at de store godsmængder, der losses og læsses, køres videre på landets veje og ikke på jernbane. Havnene i Aarhus, Aalborg og Kolding, og i noget mindre omfang Køge og Vejle viser, at det kan lade sig gøre.

Godsspor genetableres eller nye godspor tilvejebringes, f.eks. til Kalundborg Havn, som i dag har en dybvandshavn men med en nedlagt og afbrudt havnebane.

Jernbanen og den grønne omstilling

I forhold til den grønne omstilling finder IDA Rail det problematisk, at trafikplanen ikke er i overensstemmelse med Folketingets egne 2030 og 2050 mål. Vi mener, at styrkelsen af jernbanetransport for såvel passager som godstransport, vil bidrage positivt til den grønne omstilling og reduktion af drivhusgasser, trængsel og andre miljøpåvirkninger fra vejtransporten.

De mål og prognoser der fremgår af trafikplanen, medvirker efter IDA Rails opfattelse ikke til opfyldelse af de mål, der er vedtaget for udfasning af fossile brændstoffer.

Nabolandene har øget deres investeringer i jernbanen, både for passager- og godstrafik, fordi de har erkendt, at jernbanen som transportform er en vigtig faktor i bestræbelserne på at opnå et bæredygtigt samfund uafhængigt af fossile brændstoffer.

Trafikplanen i sin nuværende udformning er desværre en bekræftelse af, at Folketingets målsætning for udfasning af CO₂ ikke dækker alle områder og ikke fokuserer nok på jernbanen. Det betyder, at vi i Danmark har et optimeringspotentiale for en sænkning af CO₂-udledningen, som ikke bliver udnyttet

Signe Arrhenius

Fra: Michael Madsen <mm@mmadsen.eu>
Sendt: 7. maj 2023 20:56
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: Høringssvar til Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1632197

Hej Trafikstyrelsen.
Jeg vil gerne sende min høringssvar til trafikplanen.

Har 2 punkter som jeg gerne vil give mit besyv til.

Punkt 1.

Jeg synes som borger at det er en nedgradering af den kollektiv trafik at man vælger at erstatte køreledninger med batteritog i stedet for, det gør at folk ikke vil kunne komme direkte fra Struer, Holstebro og Herning til KBH. Strækningen fra Vejle til Struer er en enkelsporet bane, med krydsningsstationer og sker der en forsinkelse kan det give udfordringer i forhold til forsinkelser, og hvis man som passager skal skifte ved alle togafgange i Vejle kan det gøre nogen ikke når det tog som de har pladsbillet til, hvordan vil man forholde sig til det? Har man tænkt på løsninger til det?

Punkt 2.

Det andet punkt som jeg ikke synes er helt gennemtænkt er godstog, fra Vejle er der en rimelig stor stigning på banen op igennem Grejsdalen, jeg har ikke researchet så meget i forhold til batteritog som godstog, men kan man få godstogs lokomotiver som har store nok batterier?

Der går hver uge godstog til Grønland ved Thyborøn, skal man så forsætte med diesel lokomotiver der op?

Det er de to punkter jeg har som jeg er lidt betænkligt ved.

Med Venlig Hilsen
Michael Madsen
Gudrunsvej 64
8220 Brabrand

Trafikstyrelsen
att. SIA@trafikstyrelsen.dk

Dok. 250285
12. maj 2023

Høring af Trafikplan 2023

Forbrugerrådet Tænk og PassagerPulsen har noteret sig, at der er blevet udsendt offentlig høring over Trafikstyrelsens trafikplan 2023 og ønsker hermed at bidrage til høringen. Som en naturlig del af PassagerPulsens arbejde, har vi indsamlet inputs fra de regionale passagerråd og pendlerrepræsentanterne, som vil indgå i høringssvaret. Rækkefølgen i høringssvaret er ikke et udtryk for prioritering.

Generelle kommentarer

Af lov om trafikselskabers 8§ fremgår det, at transportministeriet hvert fjerde år skal udarbejde en trafikplan, hvorfor den aktuelle trafikplan bliver fremlagt. Det fremgår dog også af 8§ at "*Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik*". Hos Forbrugerrådet Tænk og PassagerPulsen må vi derfor understrege behovet for en langsigtet politisk plan for den kollektive transport, således at servicemålsætninger og trafikplaner ikke skifter hvert fjerde år eller med skiftende ministre. En langsigtet plan for den kollektive transport har længe været efterspurgt.

Vi konstaterer at der forventes en positiv tilgang fra forbedringerne af infrastrukturen, herunder særligt fra jernbanen, men at der udover et sommerrejsepas og stationsforbedringer, ikke tages initiativer til at øge antallet af brugere i den kollektive transport. Det konstateres i trafikplanen at "*prisudviklingen for hhv. tog og bil er sandsynligvis en del af forklaringen på, at toget har tabt markedsandele til bilen de seneste år*", vi vil derfor gøre opmærksom på, at man kan gøre den kollektive transport billigere og dermed gøre denne mere konkurrencedygtig med bilen. Vi vil ligeledes bemærke, at – bortset fra det seneste år – er prisudviklingen på befordring med tog steget mere end det generelle forbrugerprisindeks og udgifterne til bilkørsel.

Vi bemærker med glæde at infrastrukturplanen indeholder puljer til forbedre stationerne. Vores oplevelse er desværre at mange stationer er forsømte med dårlig belægning, belysning, cykelparkeringsmuligheder, ventefaciliteter, forladte bygninger og afstand mellem tog og perron, som gør det besværligt eller umuligt for cyklister, rejsende med kørestole, barnevogne og bagage at benytte toget. Indbydende og brugervenlige stationer er vigtige for at få flere passager over i den kollektive transport.

Rejser til udlandet

Den fremgår af trafikplanen, at den største relative vækst forventes at være i den internationale trafik. Derfor er det også vigtigt at denne forbedres. I dag vil en togrejse fra Aarhus til Hamborg tage 4:30 til 5:30 timer. Til sammenligning tager turen 3:30 timer i bil og Flixbus kan klare turen på 4:40 timer. Det vil derfor være ønskværdigt med en reducere af rejsetiden på togstrækningen.

Ligeledes er det ærgerligt at trafikplanen ikke lægger op til at Aalborg også skal betjenes af internationale tog. Aalborg havde international togbetjening i 2016, men denne blev stoppet af køreplanstekniske årsager. Når strækningen mellem Aalborg og Aarhus på sigt får nyt signalsystem og elektrificering, mener vi, at det er oplagt at lade toget fortsætte på strækningen til Aalborg. Det vil gøre det nemmere for passagerer bosat i Nordjylland at komme med toget til Hamborg og derfra til resten af Europa.

I forbindelse med byggeriet af Femern forbindelsen vil vi opfordre til at man prioriterer, at de nødvendige opgraderinger som eksempelvis kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted Station, den ny Storstrømsbro, overhalingsspor til godstog ved Kalvebod osv., står færdige senest samtidig med åbningen af Femern forbindelsen. Ellers vil man risikere at den forventede øgede godstransport og passagertransport, vil betyde forsinkelser for de danske pendlere og øvrige passagerer.

Vi savner en mere konkret plan for persontogene for den nye Holeby/Lolland station. Man kan frygte, at langdistancetog og godstog vil give en suboptimal betjening af Holeby station, og det er vigtigt for passagerne på den sydlige del af Lolland, at stationen får gode forbindelser, særligt mod Sjælland og København.

Trafikplanen nævner muligheden for tyske tog overtager betjeningen på strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev. Hvis det sker i forbindelse med en forlængelse af togsystemet Flensborg-Kiel. Dermed vil en rejse mellem Sønderjylland og Holsten/Hamborg med lokaltog fordre et skift både i Tinglev og i Flensborg eller Kiel, hvilket vil være en forværring i forhold til i dag. Denne problemstilling savner vi bliver adresseret i trafikplanen. Ligeledes undrer vi os over, hvordan det spiller sammen med en længe efterspurgt timedrift mellem Tinglev og Sønderborg.

Roskilde-København:

Vi er forstående overfor tanken om en forlængelse af S-banen til Roskilde, da det vil kunne give en stor forbedring af betjeningen af Hedehusene og Trekroner. Men det bør ikke ske på bekostning af en forringet betjening med regionaltog på strækningen mellem Roskilde og København. Transporttiden er en afgørende parameter for valget af toget som transportmiddel, særligt for pendlere, og færre kanaler til regionaltog på denne strækning, der er meget befærdet strækning, vil betyde en betydelige stigning i rejsetiden fra Roskilde til København, hvilket vil få flere til at fravælge toget til fordel for bilen.

Letbanen og skifte på Glostrup og Herlev St.

Letbanen på den københavnske omegn forventes at være færdig i 2025. Derfor kan det undre at, genopbygning af fjerntogsperronen i Glostrup først indgår i trafikplanen mellem 2031-2035. Det vil sige der går 6-10 år, inden man kan skifte fra regionaltog til letbanetog i Glostrup. Det bør i vores optik være prioriteret langt højere. Tilsvarende bør flytningen af perronen i Herlev også opprioriteres, så det gode skifte bliver muligt.

S-togs nettet

Vi har bemærket at fx Linje C mellem Frederikssund og Klampenborg ofte er overfyldt. Mellem 2010-2016 steg passagertallet på linje C med 20%. Vi anbefaler, at der ses på kapaciteten på strækningen. Fx ved at linje H, som er en mindre belastet linje, fortsætter mod Frederikssund. Det vil give pendlerne på denne strækning mulighed for mere komfortable forbindelser.

Horsens station – og andre tilsvarende stationer

Vi har noteret os at DSB forventer at sætte de nye IC5-tog i drift i 2025, men Horsens station forventes først at være ombygget til at kunne betjene dem i 2030. Vi anbefaler, at DSB og Banedanmark prioriterer, at alle de stationer, der fra 2025 skal betjenes af IC5, også er klar til de nye tog, så passagererne på den måde får en god oplevelse på hele deres rejse. Det gælder særligt perronhøjder og –længder, samt adgangen til perronerne, så der sikres niveaufri adgangsmuligheder.

Venlig hilsen

Karin Breck
Afdelingschef

Lars Wiinblad
Projektchef

Fra:

Passagerråd Nordjylland

v. formand Mike Hedlund-White

Tlf.: 24 47 77 60

E-post: mhwden444@hotmail.com

Det er spændende og interessant, informativ læsning vedrørende visioner, forudsætninger, igangværende og planlagte projekter.

Høringsredegørelsen interesserer helt sikkert ikke det store flertal i al sin kompleksitet og med sine mange tal og statistikker - Det, som tæller og betyder noget for den enkelte borger og bruger af den kollektive transport er seks basale faktorer, som i virkeligheden i vidt omfang bestemmes af de aktører, der køber brugsretten og tilbyder den transport, det fører med sig:

- 1) Pris
- 2) Frekvens
- 3) Punktlighed
- 4) Rejsetid
- 5) Tilgængelighed
- 6) Samspil og koordination med andre transportformer

Når det er nævnt, så er der i trafikplanen lagt op til en lang række markante forbedringer af infrastrukturen frem mod 2035 og derefter, der burde have været besluttet og gennemført for årtier siden, men bedre sent end aldrig må man ydmygt konstatere.

At de lovgivende politikere systematisk i årtier har begunstiget bilbåren dagligtransport frem for en tiltrængt og nødvendig vedligeholdelse, ajourføring og rettidig udvikling af den statslige jernbane har desværre givet privatbilismen et uhørt forspring i Danmark, hvilket også ses af, hvor relativt dårligt kørende jernbanedriften i Danmark har været gennem mange år sammenlignet med samtlige nabolande samt andre sammenlignelige europæiske lande.

Med nordjyske briller har det for de fleste tog-rejsende været en fordel af Nordjyske Jernbaner har overtaget betjeningen, men der er også visse ulemper for nogle i form af længere rejsetider og at mange rejsende i Vendsyssel skal skifte i Lindholm eller Aalborg for at komme videre sydpå, hvis rejsen går til Arden, Hobro, Randers, Aarhus osv.

Noget, der også har kendetegnet togbetjeningen mellem København/Sjælland/Lolland-Falster i flere år er den manglende mulighed for at komme med direkte ICL eller IC tog (eller nogen anden tog-forbindelse) til Aalborg mellem kl. 19:00 og 24:00, hvilket i urimelig grad besværliggør rejser mellem landets 4. største by (3. største kommune) og København – man bringer folk i forlegenhed og tvinger mange til at bruge ressourcer på at købe og/eller arrangere overnatninger, som man burde kunne undgå og måske gerne vil undgå som bæredygtigt rejsende på land i stedet med fly. Selvom det ikke er Trafikstyrelsens ansvar, så burde det dog være muligt for alle instanser at påpege det urimelige i dette og opfordre til, at der kommer en langt bedre aften-betjening mellem København/Sjælland og Aalborg mellem kl. 19:00 og 24:00.

###



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv, 2200 København

<https://baeredygtigtrafik.dk/>

10.05.23

Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Rådet for Bæredygtig Trafik har med interesse læst høringsudgaven af planen for den statslige jernbane.

Generelt

Det er særdeles beklageligt, at planen kommer med flere års forsinkelse i forhold til kravet i loven om udarbejdelse hvert 4. år. Det har betydet, at der i en længere periode ikke har været et trafikalt grundlag for hverken Folketinget, regeringen eller regionerne at planlægge ud fra.

At planens så samtidig er særdeles uambitiøs i forhold til hvad jernbanen kan gøre for den grønne omstilling, gør det ikke bedre.

Det er fint med en plan for den statslige jernbane, men den burde reelt have været en del af en samlet mobilitetsplan, hvor jernbanens fordele stilles op overfor fly- og biltrafikkens mange dårligheder. Og hvor man således bedre kan prioritere mellem investeringerne i transportformerne. Bl.a. med udgangspunkt i figur 15 i planen under materiel, der tydeligt viser at der skal ske en overflytning af trafik til jernbanen fra fly- og biltrafikken.

Det ville som minimum være ønskeligt at have alle jernbanerne med i planen, ikke kun de statslige. Det nævnes jo at der er andre jernbaneoperatører, der nu kører på det statslige banenet, hvorfor netop sammenhængen til disse baners øvrige kørsel og muligheder for samdrift kunne give planen noget mere dynamik.

Netop det forhold, at andre jernbaneoperatører og andre trafikudbydere kører på den statslige jernbane, burde føre til overvejelser i planen om organiseringen af jernbanedriften i Danmark. Herunder om det kunne være hensigtsmæssigt at lade den regionale og lokale togtrafik på flere strækninger overgå til de regionale transportudbydere.

Her kan vi henvise til forslag fra IDA om en [Mobilitetsstyrelse](#) med ansvar for en samlet [Mobilitetsplan](#).

Klimaet og den grønne omstilling

Det virker på ingen måde som om, der er tænkt på jernbanen som en meget vigtig og væsentlig spiller i den grønne omstilling af transporten. Jernbanens energieffektivitet og store kapacitet burde også omtales.

Jernbanens udvikling og prognoser

Det er en meget negativ og opgivende holdning, der gives til kende i beskrivelsen af jernbanens tilstand. Det kan være fornuftigt at have en variation i forventningerne til fremtiden, men at der kun ses på en helt minimal rolle for jernbanen, dur ikke. En plan skal også beskrive de muligheder, som de mange investeringer der foretages, reelt er tiltænkt at få.

De meget lave forventninger til jernbanens passagertal i fremtiden står i direkte modstrid med de forventninger man måtte have haft, da de mange investeringer der foretages og er planlagt, blev besluttet. Og man kan frygte, at det kan betyde at der sættes en stopper for flere af projekterne. Ja, man kan fristes til at tro, at det er hele formålet med planen!

Der bør derfor suppleres med prognoser hvor jernbanens muligheder udnyttes optimalt, og hvor der derfor tiltrækkes væsentligt flere passagerer end beskrevet. Det er ikke nok at antyde dette i teksten.

Det kan ske ved at opstille flere betjeningsvarianter, hvor det gøres attraktivt at tage toget. Og ikke kun en minimumsbetjening som vist i planen.

Vi skal her henvise til vores [høringssvar fra 2018](#), hvori er vist en række forslag til trafikbetjening.

Også IDA Rail har siden lavet en udmærket [Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen](#), som vi kan henvise til som et forbillede for hvad der skal til for at tiltrække flere passagerer.

At der ikke er indgået trafikkontrakter for hele planperioden, er ikke en forklaring der kan bruges. Trafikkontrakterne skal jo netop have et plangrundlag som udgangspunkt for hvilke muligheder der er i fremtiden. Det bør jo netop være et af formålene med denne plan.

Og som derfor bør beskrives for et antal år fremover på samme måde som trafikbetjeningen er beskrevet for 2025, men også her med mere attraktive udbud.

Servicekrav

I den forrige høringsudgave af trafikplanen var der opsat en række servicemål, hvilket savnes. Det er ikke til at se, hvad man egentlig forestiller sig hvad jernbanen skal kunne tilbyde. Og hermed også hvilke ting, der mangler for at kunne leve op til servicemålene.

Her er det også vigtigt at forholde sig til jernbanens markedsandele, der hænger sammen med hvilken betjening der udbydes. Der er stor forskel på markedsandelen for såvel strækninger som stationer i dag, som tydeligt viser hvor der er et ordentlig trafikudbud, og hvor der ikke er. Her skal man også huske på, at det er fritidstrafikken, der har den største andel af den samlede transport, så der ikke kun ses på pendlertrafikkens behov.

Her kan også henvises til den positive passagerudvikling på Frederiksværkbanen og på Nordjyske Jernbaner i forbindelse med en udvidet drift.

Godstrafikken

Godstrafikken, som planen egentlig ikke er tænkt at beskrive, er stort set helt uden visioner for hvordan der kan køres meget mere gods både rent indenlandsk og til og fra udlandet fra flere steder i Danmark. I vores nabolande er der store mængder gods indenlandsk, også over korte afstande, f.eks. til og fra havne – der så naturligvis skal have gode baneforbindelser.

En øget indenlandsk godskørsel vil naturligvis kræve, at flere strækninger elektrificeres med køreledninger, som også planlagt tidligere med Togfonden.

Med en øget godstrafik på jernbanen vil man også kunne aflaste vejnettet, der så ikke behøver at udvides. Og herved kan der flyttes investeringer fra vej til bane.

Den internationale trafik

Der er skrevet fint om de mange tiltag, der gøres på europæisk niveau, men ikke noget konkret om hvad der kan gøres fra dansk side og med dansk finansiering. Det gælder både for dag- og nattog.

Her savnes således også nogle servicemål. Det er ikke nok at henvise til udenlandske operatørers tilfældige planer.

Efter Femerforbindelsens åbning er det særlig vigtigt, at sikre gode udlandsforbindelser fra Jylland til det sydlige Europa.

EU tiltag og krav

Det nævnes flere steder i planen, at der er en række målsætninger og krav fra EU omkring udbygningen af jernbanen, men der er ikke omtalt konkrete tiltag for at imødekomme disse. Det gælder f.eks. for udbygningen af TEN netværket, der bl.a. kræver fuldt dobbeltspor og elektrificering med køreledninger helt op til Hirtshals og Frederikshavn.

Også EU strategien om en fordobling af højhastighedstrafik og godstrafik, som godt nok nævnes, forholder planen sig ikke konkret til med forslag til hvordan det kan ske.

Afsluttende bemærkninger

Rådet for Bæredygtig Trafik kunne på samme måde som med vores høringssvar fra 2018 have fremkommet med en lang række konkrete forslag, men det ville have som forudsætning, at der reelt var noget mere konkret i planen at forholde sig til.

Vi henviser derfor, som tidligere nævnt, til dette gamle høringssvar samt til IDA Rails forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen, hvor der mere detaljeret er beskrevet hvad der kan – og skal – laves for at bringe jernbanen i Danmark op på bare lidt af det meget højere niveau som jernbanerne er på allerede i dag i vores nabolande.

Signe Arrhenius

Fra: Thomas Aalstrup Rasmussen <tbarasmussen@gmail.com>
Sendt: 7. maj 2023 23:16
Til: ts Info
Cc: Signe Arrhenius
Emne: Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Sag: 2021-017676
Sagsdokument: 1632190

Kære Trafikstyrelsen

Hermed høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2023 :)

Fjerntog til Vendsyssel

Da Nordjyske Jernbaner overtog togbetjeningen på Vendsysselbanen, var det en del af planen, at DSB fortsat skulle køre lyntog mellem København og Frederikshavn. Det var meningen, at lyntogene skulle køre i egne kanaler, hvilket forudsætter ETCS både nord og syd for Aalborg, hvilket først står til at ske i 2024.

Som midlertidig løsning kørte DSB enkelte lyntog i NJ's kanaler i 2017 og 2018. Herefter blev Signalprogrammet udrullet nord for Lindholm, men da DSB på daværende tidspunkt ikke havde (nok) IC3 udrustet med ETCS, måtte de gennemgående lyntog sættes på pause. Da det blev muligt at genoptage betjeningen i 2020, blev dette afvist af Region Nordjylland, bl.a. fordi det er logistisk belastende for NJ at dele kanaler med DSB. Når Signalprogrammet i 2024 udrulles også syd for Aalborg, bliver det endelig muligt for DSB at køre lyntog i Vendsyssel i egne kanaler som oprindeligt forudsat. Muligheden vil på sigt forsvinde igen, når IC3 erstattes af IC5, og landsdelstrafikken bliver fuldt elektrisk, men dette sker først omkring år 2030.

Desværre er der ikke lagt op til fjerntog til Vendsyssel i Trafikstyrelsens kontrakt med DSB eller i NT's eller Trafikstyrelsens trafikplaner. Det er meget kritisabelt, at man på den måde kobler Vendsyssel af landsdelstrafikken, når der netop kommer en årrække, hvor det er teknisk muligt at køre fjerntog til Vendsyssel i egne kanaler - akkurat som man lovede vendelboerne, da man lod Region Nordjylland overtage trafikføberansvaret.

Togbetjeningen på tværs af Jylland

Planen berører implicit det faktum, at de direkte tog mellem Aarhus og Hamburg bortfalder fra 2024 eller 2025, indtil strækningen Fredericia-Aarhus er elektrificeret i forhåbentligt 2026.

Togene mellem Aarhus og Hamburg betjener de større byer mellem Aarhus og Kolding og herfra alle stationer til Padborg, og de bruges dermed også til lokal transport mellem Øst-, Syd- og Sønderjylland. Da togene til/fra Sønderborg i forvejen kører til/fra København, omend via Fredericia, vil der komme en årrække, hvor stationer syd for Lunderskov ikke har direkte forbindelse til Østjylland, hvilket er uheldigt.

Ændringen betyder samtidig, at antallet af direkte tog mellem Vejle og Kolding formindskes yderligere. Denne strækning er en af Sydjyllands tungeste pendlerrelationer og har i forvejen en del forurenende paralleltrafikering med busser. Generelt burdes muligheden for at transportere sig hurtigt på tværs af Jylland altså prioriteres frem for det evige fokus på hurtig transport til og fra København.

International trafik til Tyskland

Det er ærgerligt, at Trafikplanen ikke lægger op til, at Aalborg skal betjenes af internationale tog. Aalborg havde international togbetjening så sent som i 2016, men denne blev stoppet af foranderlige køreplantekniske årsager. Når strækningen mellem Aalborg og Aarhus på sigt får ECTS og elektrificering, synes det underligt at vende i internationale tog allerede i Aarhus. Dette gælder særligt med tanke på, at DSB i en årrække får en sådan overkapacitet af Talgo-stammer, at de forventes indsat i indenrigstrafik.

Samtidig savner der en mere konkret plan for persontogene over den nye Femern-forbindelse, herunder særligt betjeningen af Holeby/Lolland station. Man kan frygte, at langdistancetog og godstog giver en suboptimal betjening af Holeby station, og det er vigtigt for Lollands udvikling, at stationen får hyppige direkte forbindelser mod både Tyskland og Sjælland.

Endelig er der det åbne spørgsmål, hvad der skal ske med den "lokale internationale" togtrafik mellem Tinglev/Padborg og Flensborg. Muligheden for, at de slesvigske-holstenske baner overtager betjeningen på strækningen, nævnes, men det vil sandsynligvis ske i forlængelse af togsystemet Flensborg-Kiel. Dermed vil en rejse mellem Sønderjylland og Holsten/Hamborg med lokaltog fordre skift både i Tinglev og i Flensborg eller Kiel, hvilket er en forværring ift. i dag. Denne problemstilling adresserer Trafikplanen ikke, og den nævner heller ikke, hvordan det spiller sammen med en længe efterspurgt timedrift Tinglev-Sønderborg.

Øvrige bemærkninger

- Trafikplanen nævner flere steder, at hidtidige pendlere arbejder (mere) hjemmefra end før coronapandemien, men der savnes konkrete tal herfor.
- Trafikplanen synes at overse klimaets vigtige rolle i den stigende efterspørgsel på international togtrafik, herunder nattogenes renæssance.
- Trafikplanen benchmarker toget mod fjernbusser, men overser, at indenrigsfly også er en vigtig konkurrent til toget, særligt mellem Hovedstaden og Nordjylland.
- På side 14 nævnes SJ Euronight-nattog mellem Sverige og Tyskland. Det er ikke nævnt, at toget fortsætter fra Hamborg til Berlin. Konteksten giver også indtrykket af, at toget drives kommercielt, selvom det modtager svensk støtte på strækningen mellem Stockholm og den dansk-tyske grænse på de dage, hvor Snälltåget ikke kører.
- Passusen om Nordjyske Jernbaner på side 12 er sprogligt usammenhængende.
- Følgende formulering på side 5 kan give indtryk af, at Københavns Metro betjener Sydsverige: "Disse tog udgør, sammen med metroen, grundstammen i den kollektive trafikbetjening af Københavns Lufthavn og i trafikken mellem hovedstadsområdet og Sydsverige."
- Følgende formulering på side 21 giver det fejlagtige indtryk, at der kører direkte tog mellem København-Roskilde-Køge-Næstved: "Mellem København og Næstved køres der fra 2023 både via Sydbanen (KøbenhavnNykøbing Falster) og Lille Syd (Roskilde-Køge-Næstved)."

Mvh. Thomas Rasmussen; studerende, toginteresseret og medlem af Passagerpulsens passagerråd i Region Midtjylland



Stefan Seidler - Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Berlin, 02.06.2023

Stefan Seidler

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Büro: Jakob-Kaiser-Haus
Raum: 5.755
Telefon: +49 30 227-77197
stefan.seidler@bundestag.de

SSW - Südschleswigscher
Wählerverband (fraktionslos)

Høringsvar fra Stefan Seidler vedrørende Trafikplanen for den statslige jernbane.

Tak for muligheden for at fremsætte følgende høringssvar.

Som medlem af den tyske Forbundsrag der er valgt i Slesvig-Flensborg og repræsenterer det danske mindretal, er det mig et særligt anliggende at kommentere på Trafikplanen 2023 set fra grænselandets perspektiv. Flensborg er knudepunktet mellem det tyske og det danske jernbanenet og betjenes i øjeblikket af DSB-tog hver anden time.

Trafikplanen tager fat på moderniseringen af de danske tog. Det er positivt, da f.eks. skiftet fra diesel- til el-tog vil minimere rejsetiden på grund af el-togenes større accelerationsevne. Det voksende antal af fjerntog vil også gøre det muligt for DSB at betjene forbindelserne Hamborg-København og Hamborg-Aarhus hyppigere hvilket har potentiale til at øge passagertallet markant.

Det må dog konstateres, at de nye IC-5 tog på grund af forskellige signalsystemer og manglende multisystemudstyr ikke længere vil kunne køre over grænsen fra omkring 2028. De annoncerede planer om at flytte grænseknudepunktet til Tinglev vækker samtidig særdeles meget bekymring hos mig, som jeg deler med en del aktører i grænselandet, da det medfører en risiko for at udtynde den grænseoverskridende togtrafik og med et yderligere skift vil gøre forbindelsen mindre attraktiv.

I stedet for at inddrage tilbuddet bør man udnytte muligheden for at opnå synergieffekter for hele grænseregionen ved at knytte Danmark og Slesvig-Holsten tættere sammen. Også med henblik på at jernbanen er et nyttigt instrument for at nå klimamålene, må det tages i



betragtning at udbygge infrastrukturen for også at profitere af stigende passagertal i landdistrikterne og over grænsen. Potentialer i den grænseoverskridende regionale- og internationale trafik, som det også fremgår af trafikplanens høringsudgave, ville således blive udnyttet optimalt.

Inden for rammerne af transportplanlægningen i Femern-Bælt kræves moderne tog, der kan bruges på tværs af grænsen. Tænkes Femern-Bælt og Jyllandskorridoren som komplementære projekter kan en fælles transportstrategi både opfylde de kommende transportbehov i Femern-Bælt-regionen samt imødekomme udfordringerne med IC-5 tog langs Jyllandskorridoren. Målet må være at etablere en attraktiv højhastighedstogforbindelse langs Jyllandskorridoren med Flensborg som knudepunkt ved grænsen. For at opnå dette er det vigtigt at reducere rejsetiderne yderligere, især i Jylland.

En forbedret forbindelse til Sønderborg som foreslået i Trafikplanen tages positivt til efterretning. Med passende tog og ved hjælp af et togdelingskoncept, som det har været praktiseret i Slesvig-Holsten og Danmark i årevis, kunne den øgede frekvens overføres til Flensborg, og flere mennesker ville drage fordel af gode jernbaneforbindelser. Trafikplanen lægger af forståelige grunde vægt på Femern-Bælt-korridoren. At anskue denne og Jyllandskorridoren som andet end komplementære projekter vil i mine øjne dog være en fejl med vidtrækkende konsekvenser. Alene Jyllandskorridoren kan sikre, at en stor del af de danske byer bliver koblet på det internationale jernbanenet. Det gælder også for udbygningen af nattogtilbud. Derfor er det vigtigt, at udvidelsen af en to-sporet forbindelse mellem Padborg og Tinglev gennemføres så hurtigt som muligt og om nødvendigt fremrykkes og gennemføres i forbindelse med udrulningen af det nye signalsystem i 2027.

Med venlig hilsen

Stefan Seidler, MdB