

## **Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Høringsudgave 24. november 2017

# Oversigt over hørings svar

## Trafikselskaber

1. Fynbus
2. Midttrafik
3. Movia
4. Nordjyllands Trafikselskab, fælles hørings svar fra Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev, Læsø, Rebild, Mariagerfjord, Thisted, Jammerbugt, Aalborg Kommuner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab.
5. Sydtrafik

## Regioner

6. Region Hovedstaden
7. Region Midtjylland
8. Region Sjælland
9. Region Syddanmark

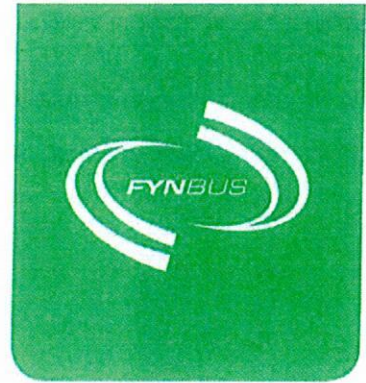
## Kommuner

10. Albertslund Kommune
11. Ballerup Kommune
12. Brøndby Kommune
13. Byregion Fyn, på vegne af Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart, Nordfyns, Nyborg, Odense, Svendborg og Ærø Kommuner.
14. Dragør Kommune
15. Favrskov Kommune
16. Faxe Kommune
17. Fredensborg Kommune
18. Fredericia Kommune
19. Frederikssund Kommune
20. Gentofte Kommune
21. Gladsaxe Kommune
22. Glostrup Kommune
23. Guldborgsund Kommune
24. Haderslev Kommune
25. Helsingør Kommune
26. Herlev Kommune
27. Herning Kommune
28. Hillerød Kommune
29. Holbæk Kommune
30. Holstebro Kommune
31. Horsens Kommune
32. Hvidovre Kommune
33. Høje-Taastrup Kommune
34. Hørsholm Kommune
35. Ikast-Brande Kommune
36. Kalundborg Kommune
37. Kolding Kommune
38. Københavns Kommune
39. Køge Kommune
40. Lejre Kommune på vegne af Lejre, Holbæk og Roskilde Kommuner
41. Lolland Kommune
42. Lyngby-Taarbæk Kommune
43. Mariagerfjord Kommune
44. Middelfart Kommune
45. Nyborg Kommune

46. Næstved Kommune
47. Rebild Kommune
48. Ringkøbing-Skjern Kommune
49. Ringsted Kommune
50. Roskilde Kommune
51. Rudersdal Kommune
52. Skanderborg Kommune
53. Slagelse Kommune
54. Solrød Kommune
55. Sorø Kommune
56. Stevns Kommune
57. Struer Kommune
58. Syddjurs Kommune på vegne af Syddjurs og Norddjurs Kommuner
59. Sønderborg Kommune
60. Tønder Kommune
61. Tårnby Kommune
62. Varde Kommune
63. Vejle Kommune
64. Viborg Kommune
65. Vordingborg Kommune
66. Aabenraa Kommune
67. Aalborg Kommune
68. Aarhus Kommune

## Øvrige

69. Danmarks Statistik
70. Dansk Erhverv
71. Dansk Jernbaneforbund
72. Danske Regioner
73. Developing Future Aarhus
74. DI Transport, DKT og Dansk Tog
75. DSB
76. Einar Feldager Hansen
77. Hovedstadens Letbane
78. KKR Hovedstaden
79. KKR Nordjylland
80. Køge Kommunes kollektivtrafik borgergruppe
81. LO Fyns trafikgruppe
82. LO sektionerne i Nordjylland
83. Metroselskabet
84. Passagerpuls, Forbrugerrådet Tænk
85. Pendlerklubben Kystbanen
86. Pendlerklubber for Holbæk, Tølløse og Hvalsø-Lejre på Nordvestbanen
87. Region Skåne
88. Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH Trafik og Cyklistforbundet
89. Selskabet for Almen Planlægning
90. SJ AB
91. Sund & Bælt Holding A/S
92. Vedvarende Energi



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

Direktion  
ch@fynbus.dk  
Telefon direkte: 6311 2201  
Journalnummer: 201711-17780  
26. februar 2018

### Høringsvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032

FynBus' bestyrelse har på et møde den 23. februar 2018 drøftet udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032. FynBus bemærkninger fremgår herunder.

Byregion Fyn har udarbejdet "Fyn i bevægelse" - Infrastrukturplan 2017-35. FynBus har deltaget i udarbejdelsen af infrastrukturplanen med faglige bidrag vedrørende den kollektive trafik. Timemodellen var i den forbindelse et væsentligt udgangspunkt for planlægningen af fremtidens kollektive trafik på Fyn.

Derfor finder FynBus det yderst positivt, at perspektiverne i timemodellen er videreført i forslaget til "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032".

FynBus noterer sig, at især tre projekter er afgørende for en generel forbedring af togbetjeningen:

- Den nye bane København-Ringsted
- Hastighedsopgradering Ringsted-Odense
- Ny bane over Vestfyn

Odense Banegård Center er i forvejen Danmarks næststørste knudepunkt, og strækningen København-Odense den mest søgte på Rejseplanen. En nedbringelse af rejsetiden mellem Odense og København til godt en time, og en udvidelse af antallet af afgangene til 4-6 i timen, samt åbningen af Odense Letbane, vil sikre en meget effektiv kollektiv trafikbetjening af det nye Odense Universitetshospital, Syddansk Universitet og de nye erhvervsvirksomheder som skyder op. Allerede i dag er der en betydelig daglig pendling mellem Odense og København. FynBus' bestyrelse ser derfor med stor glæde og tilfredshed på, at de nævnte projekter indgår i trafikplanen.

FynBus noterer sig, at den nye bane over Vestfyn, ifølge forslaget, vurderes til at være det projekt, der har størst betydning for den ønskede passagervækst på den landsdækkende jernbane. FynBus er enig i, at den beskrevne udbygning har stor betydning, ikke kun for

Tolderlundsvej 9 · 5000 Odense C · Tel. +45 6311 2200 · [www.fynbus.dk](http://www.fynbus.dk)

landstrafikken, men også den regionale trafik. En ny strækning til hurtigtog vil betyde en unik mulighed for at etablere et S-togslignende regionaltog, der kan binde Fyn effektivt sammen og skabe gode forbindelser til Trekantsområder og Vestsjælland. En forbedret togbetjening vil tilgodese de mange uddannelsespendlere i området, og vil kunne tiltrække flere erhvervspendlere. FynBus henleder opmærksomheden på "Fyn i bevægelse" – der beskriver det fynske S-togs net, hvor det foreslås at udvide regionaltogsbetjeningen på Vestfyn til minimum halvtimesdrift, så der sikres gode forbindelser til Kolding og Vejle, og på sigt Billund.

FynBus opfordrer til, at anlægget af den nye bane på Vestfyn fremskyndes, og at der tages initiativ til en forbedret togbetjening på Vestfyn allerede nu.

FynBus noterer sig også, at Hjallesø Station forventes at blive et nyt knudepunkt, der forbinder Svendborgbanen og Odense Letbane, og vil gerne pege på, at gode togforbindelser mellem Hjallesø Station og Odense Banegård Center vil kunne gøre kombinationsrejser med regionalbus og tog fra det sydlige opland til Odense betydeligt mere attraktivt.

I forslaget er der et mål om en vækst i togpassagerer på 28 % fra 2015 til 2027 – fra 21.700 daglige rejser til 27.800.

Hvis der skal være fuldt udbytte af de store samfundsmæssige investeringer, der indgår i planen, vurderer FynBus, at der sideløbende skal investeres i en forbedret tilbringertrafik, som Danske Regioner også peger på i "Alle ombord" fra 2014.

I Odense vil letbanen fra 2020 bidrage markant til at løse denne opgave, men for andre af Odenses forstæder og for oplandsbyerne omkring Odense, vurderer FynBus, at en opgradering af bussystemet er nødvendig.

Arealerne omkring Odense Banegård Center er i øjeblikket ved at blive omdannet, så området fysisk er klar til både letbane og et øget antal busser, når antallet af togafgange øges.

Trafikplanen beskriver ikke konkret udviklingen af den regionale trafik mellem Odense og Svendborg.

FynBus understreger, at de nødvendige investeringer i bane, elektrificering, signaler og materiel bør fremskyndes mest muligt, således at Svendborgbanen kan opnå en tilfredsstillende standard, med hensyn til køretider, regularitet og sammenhæng med landsdelstrafikken, samt ikke mindst Odense Letbanes tilslutning til Hjallesø Station.

FynBus foreslår en opgradering til fire tog i timen minimum fra Ringe, så der kan sikres en god sammenhæng med andre regionaltog og den landsdækkende togtrafik.

FynBus vil med disse bemærkninger gerne anerkende, at der er tale om et visionært forslag til trafikplan, og tilkendegive at FynBus er parat til at understøtte både landsdelstrafikken og den regionale togtrafik, så passagerernes bliver tilbudt et velfungerende og sammenhængende kollektiv trafiksystem.

Venlig hilsen



Morten Andersen  
Bestyrelsesformand



Poul Andersen  
Næstformand



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**

14. februar 2018

**Journalnummer**

1-30-75-1-26-16

**Kontaktperson**

Ole Sørensen

**Mail**

[os@midttrafik.dk](mailto:os@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**

20 51 70 46

## Høringsvar vedr. den statslige trafikplan 2017-2032

Midttrafik har modtaget høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 af 24. november 2017. Midttrafik deltog desuden i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens informationsmøde om planen den 8. januar 2018, hvor det blev oplyst, at der skal laves en ny udrulningsplan for signalprogrammet. Trafikstyrelsen oplyste, at Banedanmark som følge heraf skal udarbejde en ny revideret investeringsplan.

En ændret udrulningsplan for signalprogrammet kan have væsentlig betydning for, hvornår øvrige projekter i form af hastighedsopgradering og elektrificering og ændret trafikering gennemføres. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastholder høringen, uanset at der kommer en ny udrulningsplan, idet det samlede resultat i 2032 må forventes uændret.

Togfondens fase 2, som bl.a. rummer ny bane Hovedgård – Hasselager, elektrificering Vejle – Struer og hastighedsopgradering af regionalbaner og dermed har stor betydning i Midttrafiks område, indgår ikke i trafikplanen. I planen bemærkes det, at der ikke er fastlagt et tidspunkt for forhandlinger om fase 2 projekterne.

Midttrafik må på den baggrund konkludere, at der både på kort og langt sigt er betydelig usikkerhed om planen.

### **Strækningen Vejle - Struer**

I planen overgår strækningen allerede fra 2022 til en øget betjening med regionaltog med skift i Vejle. Der opretholdes fire daglige direkte forbindelser i hver retning.

Fra 2027 er der en fuld adskillelse mellem fjerntog og regionaltog. I planen er øget punktlighed fremhævet som en fordel ved adskillelsen. Adskillelsen hænger sammen med, at der fra 2027 er eltogsdrift mellem København og Aalborg, og at elektrificering af Vejle – Struer er henvist til Togfondens fase 2. Midttrafik forventer, at der etableres direkte afgang, når Vejle – Struer elektrificeres.

Det bliver forbigået, at øget punktlighed også vil kræve øgede overgangstider i Vejle, hvis man samtidig skal undgå, at passagerer fra fjerntog henvises til en senere afgang med regionaltoget, hvor der kun er timedrift. I dag afgår tog mod Herning/Holstebro et minut efter ankomst Vejle.

Der savnes en redegørelse for, hvordan man vil undgå korrespondancesvigt. En måde at imødegå konsekvenserne af svigtende korrespondancer i Vejle kunne være at øge til ½ timedrift morgen og eftermiddag Vejle – Herning, hvilket også ville gøre strækningen langt mere pendlerrelevant for byerne på strækningen.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der nu i en enkelt time om morgenen på hverdage er halvtimedrift med ankomst Herning 7.28 og 7.58 og i Vejle 7.31 og 7.54. Midttrafik går ud fra, at denne halvtimedrift som minimum opretholdes.

### **Betjeningen af Struer**

Der er forhandling med Region Midtjylland om at udskille strækningen Skjern - Holstebro fra det statslige udbud, og at Midtjyske Jernbaner herved overtager trafikken på strækningen. I givet fald bør halvtimedriften mellem Holstebro og Struer i opretholdes ved at afgangene Aarhus - Herning – Gødstrup – Holstebro forlænges til Struer. Midttrafik vurderer, at tog Herning – Holstebro – Struer er væsentlig mere pendlerrelevante end tog Skjern – Struer.

I dag er der flere myldretidsafgange på strækningen Vejle - Struer. Disse fremgår ikke af betjeningsoplægget, men vi går ud fra at de som udgangspunkt opretholdes.

### **Hastighedsopgradering på regionalbaner**

Der er stort fokus på hastighedsopgraderinger på regionalbanerne i Midttrafiks område, fordi de vil reducere togrejsetiden i mange rejserelationer både internt i regionen og i forbindelse med fjernrejser. Opgraderingerne ligger nu i Togfondens fase 2. Midttrafik finder, at det er vigtigt at fastholde opgraderingerne, så der også kommer forbedringer af rejsetiderne i Midt og Vestjylland.

### **Ny bane Silkeborg – Galten – Aarhus**

Ny bane Silkeborg - Aarhus er nævnt under øvrige igangværende undersøgelser, og der er færdiggjort en forundersøgelse i 2016. Det er Midttrafiks opfattelse at projektet i høj grad vil kunne styrke den kollektive trafik på tværs af hele regionen og øge den kollektive trafikandel i Aarhusområdet.

Der er undersøgt en dobbeltsporet variant og en enkeltsporet variant.

Den dobbeltsporede giver en rejsetid Aarhus-Silkeborg på 23 minutter, og der bliver kapacitet til nye stationer i Galten, Låsby, Framlev og Aarhus-forstæderne Brabrand og Åbyhøj, og vil også have stop i Svejlbæk.

Den enkeltsporede variant giver en rejsetid Aarhus-Silkeborg på 26 minutter og har kapacitet til en station i Galten.

En dobbeltsporet bane koster 3,1 mia. kr. (2016-priser) og har en intern rente på 2 %. Den vil give ca. 7.000 nye daglige togrejsende.

En enkeltsporet bane koster 2,0 mia. kr. (2016-priser) og har en intern rente på 3,5 %. Den vil give næsten 5.000 nye daglige togrejsende.

I dobbeltsporsløsningen er der dobbeltspor fra afgangene fra hovedbanen i Årslev til Svejlbæk og et driftsoplæg med to hurtigtog og to standsende tog mellem Silkeborg og Aarhus. I enkeltsporsløsningen er der kun to hurtigtog, og der standses kun i Galten.



Der er i forundersøgelsen ikke regnet på en kombineret løsning, hvor der kun er dobbeltspor fra Aarslev frem til Galten eller Låsby, og hvor hurtige tog Silkeborg – Aarhus med stop i Galten kombineres med standsende tog fra Låsby/Galten mod Aarhus.

Midttrafik foreslår, at en sådan løsning vurderes m.h.p., at den kan indgå i senere overvejelser om projektet.

### **Grenaabanen**

Det er nævnt i planen, at driften på Grenaabanen overgår til letbanedrift. Det er dog fortsat Banedanmark, som ejer og vedligeholder Grenaabanen og Banedanmark, der står for reinvesteringer på banen. Grenaabanen er derfor fortsat en statslig jernbane i lighed med de strækninger i Nordjylland, hvor Region Nordjylland overtager trafikføberansvaret. På Grenaabanen har Region Midtjylland overtaget trafikføberansvaret. Grenaabanen skal derfor indgå i afsnittene om trafik og kapacitet på den statslige jernbane.

### **Generelt om det østjyske område**

Ser man trafikplanen ud fra perspektiverne for det østjyske bybånd og i Østjylland er det meget svært at få øje på substantielle forbedringer for den interne pendlertrafik i den kommende 15 års periode. Det kan naturligvis have en sammenhæng med, at Horsens – Hovedgård indgår i Togfondens fase 2.

Men i betragtning af væksten i området og den omfattende og voksende pendling langs hovedbanen og E45 mellem Fredericia og Randers forekommer det meget uambitiøst, når man i planen under togbetjening i 2027 om Østjylland alene skriver, at *"der fortsat er tilstræbt halvtimedrift med fjerntog til de store byer til gavn for de store pendlerstrømme mellem byerne. Desuden suppleres fortsat med myldretidstog"*.

Betjeningen mellem byerne på strækningen er stort set uændret bortset fra, at der fra 2027 indgår et stop i Hinnerup på regionaltoget Aarhus – Aalborg.

Der savnes helt klart overvejelser om, hvordan den statslige togtrafik kan bidrage til at øge den kollektive trafikandel i det østjyske bybånd og i Aarhusområdet, eksempelvis om den øgede kapacitet, der opnås med signalprogrammet, kan anvendes til at øge driften og/eller åbne nye stationer.

M.h.t. stationsåbninger nævnes det blot, at der ses på effekterne af stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland og at de foreløbige resultater indikerer, at der ikke er grundlag for at etablere nye stationer i Laurbjerg og Stilling.

Ikke mindst, hvis en oplagt stationsåbning som ved Stilling vurderes negativt, er det vigtigt for Midttrafik og de østjyske kommuner at få afklaret, om der er et fremtidigt perspektiv, der muliggør flere stationsåbninger i det Østjyske bybånd eksempelvis med nye S-togslignende driftsoplæg. Midttrafik bidrager gerne til en sådan afklaring.

### **Strækningen Aarhus – Langå – Viborg – Struer:**

En shunt-forbindelse syd for Langå station, har tidligere været overvejet for at undgå tidskrævende vending af køreretning ved Langå station. Rejsetiden vurderes at kunne nedbringes med 6-8 minutter for den store andel af passagererne, der rejser gennem Langå. Hertil kommer opgradering af hastigheden mellem Langå og Struer til 160 km/t, som vil reducere rejsetiden på strækningen med 14 minutter.

Nedsættelse af rejsetiden mellem Viborg og Aarhus har et betydeligt passagerpotentiale, og Midttrafik foreslår, at projekterne indgår i planerne for udbygning af jernbaneinfrastrukturen.

Til:

Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen

Kopi til:

Sagsnummer  
Sag-455758  
Movit-3675540

Sagsbehandler STN  
Direkte +45 36 13 15 51  
Fax -  
stn@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

2. marts 2018

### **Movias endelige høringssvar - Trafikplan for den statslige jernbane 2017-32**

Movia har 24. november 2017 modtaget høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-32. Dette høringssvar er behandlet i Movias bestyrelse den 28. februar. Høringssvaret dækker også Lokaltog A/S.

Movia har ansvar for planlægning og drift af den kollektive bustransport, flextrafik og lokaltog på Sjælland og øerne på vegne af 45 kommuner og 2 regioner. Det samlede kollektive transporttilbud til borgere og virksomheder består af Movias busser, lokaltog og flextur, statens tog (DSB), samt metroen i København. I Movias geografi er 41 % af de tilbagelagte kilometer i kollektiv transport (persontransportarbejdet) kombinerede rejser med bus og tog/metro. Sammenhæng i den kollektive trafik er derfor et nøgleord i Movias arbejde.

Movias bemærkninger vedrører fortrinsvis de første 5 år af planperioden.

Statens trafikplan ligger til grund for Movias kommende trafikplan 2018-2021, som vil beskrive det strategiske bus- og lokaltogsnet og sammenhængen til statens togdrift. Movias strategiske net og statens toglinjer udgør det samlede overordnede kollektive net i hele det sjællandske område.

#### **Forbedringer i trafikbetjeningen**

Det fremhæves i statens trafikplan, at forbedringer af trafikbetjeningen er et af de vigtigste redskaber til at øge brugen af kollektiv transport og forbedre borgernes mobilitet. Et afgørende bidrag er i den forbindelse et nyt og stabilt regionaltogssystem, som vil være i drift på Sjælland i 2027.

- Movia noterer, at der i forslaget til statens trafikplan ikke lægges op til forbedringer af rejsetider og frekvens på S-togsnettet i perioden frem til 2027. Alt andet lige må det forventes at betyde, at den kollektive transport vil tabe markedsandele til særligt biltrafikken, som de senere år har fået forbedrede rammevilkår (f.eks. lavere registreringsafgift). Mere

biltrafik skaber mere trængsel og dårligere forhold for bustransportens fremkommelighed. Movia anbefaler, at denne udfordring adresseres i den statslige trafikplan.

- Movia opfordrer til, at staten samarbejder med Movia og kommuner og regioner om en sammenhængende mobilitetsplan for alle transportformer på Sjælland med inddragelse af organisationer og aktører i den kollektive transportsektor.

### **Sammenhæng i anlægsperioden**

Planlægningen af den statslige togdrift de næste 10 år vil være et puslespil med mange etaper af baneombygninger, elektrificering, indsættelse af el-tog og nye signaler. Movia anerkender, at de mange infrastrukturarbejder er nødvendige for at nå frem til det færdigudbyggede regionaltogssystem i 2027, men det er samtidig en særlig vigtig opgave at fastholde passagererne i den samlede kollektive transport (bus og tog) i en periode med mange forstyrrelser og ændringer i driften. Et fald i passagertallet i den kollektive transport vil belaste både kommuners, regioners såvel som statens økonomi negativt.

- For at imødegå et fald i passagertallet kræver det, at infrastrukturarbejderne planlægges i god tid og de berørte trafikudbydere – DSB og Movia – informeres i god tid inden med henblik på at kunne tage vare om de mange ændringer for passagererne ved de ekstraordinært mange køreplansændringer i anlægsperioden.
- Det er bekymrende, at der i stigende grad gøres brug af meget lange lukninger af banestrækninger, fordi det kan have langvarige negative effekter på passagertallet, også på de tilstødende lokalbaner og buslinjer.
- De langvarige lukninger kombineret med udrulning af signalprogrammet, vanskeliggør togoperatørernes, herunder Lokaltogs, adgang til de nødvendige værkstedsfaciliteter til materielvedligehold, og kan dermed medføre aflysninger af tog til gene for passagerne.
- Movia foreslår, at det i den statslige trafikplan slås fast, at de kommunale vejmyndigheder og Movia bliver informeret om planlagte ændringer, omkørsler, skilteplaner mv. senest 8 uger før anlægsarbejder igangsættes, for at det er muligt at tilrettelægge en tilfredsstillende drift til kunderne.
- Movia forventer, at planlægningen af rutebusser og togbusser samtænkes i løsninger, som sikrer en så god sammenhæng for passagererne som muligt. Her vil de erfaringer, der gøres i forbindelse med sporarbejderne på Frederikssundsbanen og Kystbanen i sommeren 2018 med fordel kunne indgå.

- De mange infrastrukturarbejder vil stille meget store krav til den tværgående trafikinformation til passagererne. Den i 2017 besluttede strategi for DOT (Din Offentlige Transport) har udpeget dette som et indsatsområde. Det er afgørende, at der bakes op om gennemførelsen af denne strategi.

### **Specifikke kommentarer**

#### *Lokaltog overtager togdriften Køge-Roskilde*

Movia og Lokaltog A/S er i gang med forberedelserne til at overtage togdriften Køge-Roskilde i december 2019. Dette indebærer direkte tog Roskilde-Køge-Rødvig/Faxe Ladeplads. I dette arbejde er det kommet frem, at det kan blive vanskeligt at realisere en attraktiv køreplan for passagerne med gode omstigningsmuligheder i Køge mellem Østbanen (Køge-Faxe Ladeplads/Rødvig) og DSBs regionaltog.

Årsagen hertil er dels den begrænsede sporkapacitet mellem Køge station og Køge Nord station, dels endnu ikke udførte, men nødvendige, perronforlængelser på strækningen Ølby-Næstved.

- Movia anbefaler, at perronforlængelser på stationerne i Ølby, Haslev og Næstved Nord gennemføres snarest muligt, således at der sikres gode forbindelser og korte omstigningstider mellem Stevns og de nye direkte togforbindelser til København. Formålet er sikre flere passagerer.
- Movia anbefaler anlæg af dobbeltspor mellem Køge station og Køge Nord station.
- Movia deltager gerne i drøftelser om forbedret sammenhængende betjening i andre relationer på Sjælland, bl.a. inspireret af cases fra den statslige trafikplan i 2012.

#### *Togbetjeningen 2022*

Movia forbereder busbetjeningen af de nye stationer i Kalundborg Øst, Vinge og Favrholm i samarbejde med de berørte kommuner og regioner. Formålet er at sikre en bedre sammenhæng, herunder flere passagerer. Derudover indeholder planen analyser af projekter, som Movia anbefaler gennemført.

- Movia anbefaler ombygning af Hillerød station for at forbedre betjeningen af det nye regionale sygehus. Der bør være fokus på at skabe god sammenhæng mellem den kommende letbane langs Ring 3 og DSBs betjening. Glostrup er et væsentligt knudepunkt og i Herlev bør stationen flyttes til hen til Ringvejsbroen. Formålet med stationsombygningerne i Herlev og Glostrup er at sikre en bedre sammenhæng, herunder flere passagerer i den kommende letbane langs Ring 3.

- Den statslige trafikplan indeholder en analyse/screening af et sammenhængende letbane/BRT-net i Storkøbenhavn. Movia deltager gerne i dette analysearbejde.
- Movia og Region Sjælland vil i samarbejde med kommunerne fortsætte arbejdet med konceptet "Bus til alle tog" til stationer i Region Sjælland, der handler om at forbedre sammenhængen mellem bus og tog med udgangspunkt i bl.a. den forbedrede togbetjening, der foreslås i den statslige trafikplan.
- Movia noterer, at der sker en forbedring af Kystbanebetjeningen i dagtimerne, mens betjeningsniveauet falder i aftentimerne fra 20-minutters drift til 30-minutters drift. Movia anbefaler at mulighederne for at fastholde 20-minutters driften i aftentimerne analyseres.

#### *Casen Ring Syd – et nyt regionaltogssystem Roskilde – Københavns Lufthavn.*

I casen Ring Syd er en bedre betjening med direkte tog Roskilde-Glostrup-Københavns Lufthavn beskrevet.

- Movia foreslår, at det undersøges om denne betjening kan forlænges fra Roskilde til flere stationer på Sjælland, så flere får en bedre betjening til lufthavnen.
- Det fremgår ikke tydeligt af casen, hvilke togsystemer der påtænkes at standse ved Glostrup station og derfor heller ikke om rejsetiden i regionaltogene mellem København og de større købstæder i den yderste del af regionaltogsnettet forlænges. Movia foreslår derfor, at casen tydeliggøres på dette område.

#### *Togbetjeningen 2027*

Det foreslås i planen, at betjeningsfrekvensen for regionaltog i 2027 er uændret i forhold til 2017, trods de mange store investeringer i banenettet. Samtidig er det i planen forventning om 24 % flere rejser i Østdanmark i samme periode. Samtidig foreslås en marginal mindskning af togbetjeningen fra 2022 til 2027 (der foreslås en marginal reduktion af antallet af tog-km, hvilket kan være enten færre afgang eller afkortet betjeningsstrækning).

- Af planen fremgår det at stort set alt sporkapacitet er opbrugt i 2027 på de centrale dele af jernbanenettet i København. Movia foreslår, at planen belyser konsekvenserne af dette for det samlede trafiksystem på Sjælland og øerne, både for vejtrafik og kollektiv transport.

I planen omtales at undersøgelser af infrastrukturforbedringer København-Helsingør og Holbæk-Kalundborg er sat i bero. Movia foreslår, at disse undersøgelser genoptages, fordi investeringer i rejsetidsforbedringer kan øge attraktiviteten af den samlede kollektive transport samt mindske tilskudsbehovet til statens togdrift.

Med venlig hilsen

Per Gellert

Plandirektør



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

26/02/2018

### **Vedr.: Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Dette høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 er et fælles høringssvar afgivet af Frederikshavn Kommune, Hjørring Kommune, Brønderslev Kommune, Læsø Kommune, Rebild Kommune, Mariagerfjord Kommune, Thisted Kommune, Jammerbugt Kommune, Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab. Høringssvaret er givet under forudsætning af politisk godkendelse i Brønderslev Kommune og Thisted Kommune efter høringsfristen.

Aalborg Kommune og Mariagerfjord Kommune fremsender herudover eget høringssvar.

Alle parter har med interesse læst høringsudgaven og er i fællesskab enige om at fremsende et fælles høringssvar med følgende punkter:

- Betjening af Aalborg med to fjerntog i timen.
- Fast betjening af Aalborg Lufthavn med fjerntog og betjening af Frederikshavn med 6 daglige fjerntog.
- Fastholdelse af IC stop i Støvring, Skørping og Arden.
- Udvidelse af regionaltogetsdriften fra Skørping til Arden og Hobro.
- Timesdrift til Thisted og hastighedsopgradering af Thybanen.
- Direkte forbindelse fra Thisted til Aarhus.
- Elektrificering af hele hovedbanestrækningen i Nordjylland, helt til Frederikshavn.
- Understøttelse af godstransport.
- Ny station i Hjørring Øst.
- Øget kapacitet over Limfjorden.
- Niveauafri krydshing af Thistedvej.
- Gode knudepunkter, der sikre optimale skift mellem mobilitetsformer.

#### **Betjening af Aalborg med to fjerntog i timen**

Nordjylland kan ikke acceptere, at IC betjeningen af Aalborg foreslås erstattet af regionaltoget i 2027 scenariet. Det er vigtigt, at landets 4. største by fortsat har en god fjerntogsbetjening, og at rejsende til og fra Nordjylland ikke påføres et skifte i Aarhus. Herudover bør der arbejdes på at skabe en mere ren ½ times betjening af Aalborg med fjerntog.



Nordjyske kommuner oplever herudover den påtænkte indsættelse af regionaltog som en forringelse i forhold til den nuværende linjeføring, især for persongrupper, som vil have vanskeligt ved at håndtere togskifte.

### **Fast betjening af Aalborg Lufthavn med fjerntog og betjening af Frederikshavn med 6 daglige fjerntog**

Formålet med oprettelsen af banen til Aalborg Lufthavn var at øge oplandet til Aalborg Lufthavn, ved at skabe direkte forbindelser fra en større del af Jylland. Det er vigtigt for Nordjylland, at denne ambition fastholdes, ved at betjeningen fremadrettet, som forudsat, sker fast med to fjerntog i timen, hver time. Denne betjening ønskes fastholdt, også i 2027 og 2032 scenarierne.

Når det igen bliver teknisk muligt, ønskes Vendsyssel herudover betjent med fjerntog fra Frederikshavn til København.

### **Fastholdelse af IC stop i Støvring, Skørping og Arden**

Den nuværende togplan med ordinære IC togstop i både Støvring, Skørping og Arden bør fortsætte i alle planår.

Støvring er Rebild Kommunes hovedby, og byens indbyggertal er i de seneste år vokset i en grad, der har nødvendiggjort nye analyser og prognoser. På baggrund af udstykningsplaner og salg af grunde forudser den seneste prognose en befolkningsudvikling fra 2015 og de næste ti år på ca. 45 %. Byudviklingen foregår i et område tæt på stationen. Skørping og Arden er en aktive stationsbyer, der leverer et meget stort antal passagerer, hvoraf en stor del kører mod syd og derfor bruger IC togene.

### **Udvidelse af regionaltogstriften fra Skørping til Arden og Hobro**

Den forslåede udvidelse af nærbanen til Hobro, som vist på linjediagrammet for 2027 og 2032, ligger i tråd med de ønsker, der er i Nordjylland, om at binde regionen bedre sammen. For at opnå dette bør regionaltogsbetjeningen fra Hobro til Aalborg bindes sammen med regionaltogsbetjeningen mellem Aalborg og Hjørring – Hirtshals/Frederikshavn-Skagen. Regionaltogene sydfra skal derfor ikke føres til Aalborg Lufthavn.

Udvidelsen af nærbanen mellem Aalborg og Skørping til også at omfatte Arden og Hobro, bør prioriteres, og igangsættes så snart de signaltekniske og økonomiske muligheder er tilstede.

### **Timesdrift til Thisted og hastighedsopgradering af Thybanen**

I samarbejde med Region Nordjylland og de nordjyske kommuner, har Nordjyllands Trafikselskab vedtaget en ny mobilitetsplan, hvor et af de centrale hovedpunkter er en styrkelsen af det nordjyske hovednettet, med mindst timesdrift i hele driftsdøgnet i de korridorer, der forbinder regionen. Trafikplan for den statslige jernbanes anbefaling af, at der som minimum bør være timesdrift på alle togstrækninger, ligger dermed helt i tråd med de nordjyske ambitioner.





Strækningen fra Struer til Thisted udgør en vigtig transportkorridor i Thisted Kommune, og bør derfor også opfylde normen med fast timesdrift mellem kl. 06-24, som øvrige dele af det nordjyske hovednet. Herudover bør strækningen hastighedsopgraderes til normal standard, for at toget kan udgøre et reelt transport alternativ.

#### **Direkte forbindelse fra Thisted til Aarhus**

Såfremt det kan gennemføres, uden at det kompromitterer regelmæssigheden på strækningen Struer - Thisted, ønskes det undersøgt, om der kan etableres enkelte gennemgående afgang til Aarhus fra Thisted.

#### **Elektrificering af hele hovedbanestrækningen i Nordjylland, helt til Frederikshavn**

Den planlagte elektrificering til Aalborg Lufthavn fra Fredericia bifaldes, men for at sikre fremtidig gods- og fjernogsbetjening af Vendsyssel er det nødvendigt, at strækningen fra Lindholm til Frederikshavn elektrificeres straks herefter. Drift med el-tog i Vendsyssel bør indarbejdes i planen som en forudsætning, således at der etableres mulighed for gennemgående tog på rejser fra København til Frederikshavn.

Såfremt der elektrificeres på strækningen Vejle – Struer, bør muligheden for elektrificering videre til Thisted undersøges.

#### **Understøttelse af godstransport**

Banestrækningen til Frederikshavn er en del af det europæiske TEN-T netværk og effektiv opkobling til de overordnede transportkorridorer på jernbanen, er vigtig for de nordjyske virksomheder og havne. Godstransport på jernbanen er derudover medvirkende til at mindske trængslen på vejen og sikre en mere miljøvenlig transport. Elektrificering er derfor vigtig for at sikre, at Vendsyssel også i fremtiden er koblet op på de europæiske godskorridorer.

#### **Ny station i Hjørring Øst.**

I Hjørring Øst er der en stor koncentration af uddannelses institutioner, der sammen med Regionshospitalet Nordjylland giver et solidt kundeunderlag for en ny station. Region Nordjylland, Nordjyske Jernbaner og Hjørring Kommune ønsker stationen etableret så snart som muligt. Projektet bør fremgå af planen og igangsættes snarest.

Når en analyse af den fremtidige stationsstruktur i Nordjylland er gennemført, kan der opstå ønsker om yderligere stationsåbninger, fx Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup.

#### **Øget kapacitet over Limfjorden**

Banestrækningen nord for Aalborg Vestby St. er enkeltsporet og sætter sine begrænsninger på togdriften. Specielt krydsningen af Limfjorden og Thistedvej i Nørresundby er et opmærksomhedspunkt, da disse har indflydelse på den øvrige trafik. Med den nuværende køreplan K18 kører der i dag 4 tog i timen over Limfjordsbroen og Thistedvej. Med åbningen af banen til Aalborg Lufthavn øges dette til 8 tog i timen. Dette vil udgøre en væsentlig hindring for erhvervssejladserne på fjorden. Etablering af dobbeltspor fra Lindholm St. til Jernbanebroen og en udbygning af kapaciteten over



fjorden, ved en dublering af jernbanebroen, eller ved etablering af en ny dobbeltsporet bro, bør indgå i fremtidige udbygningsplaner for jernbanen.

### **Niveaufri krydsning af Thistedvej**

Thistedvej er en overordnet trafikvej, der forbinder Aalborg med den nordvestlige del af region Nordjylland og er en vigtig vej for trafikken i Aalborg og Nørresundby. Thistedvej har i dag nået kapacitetsgrænsen ikke mindst ved krydsning af jernbanen. Der er behov for en løsning af krydsningen med Thistedvej, da en spærring af vejen i spidstimen i op til ca. 8 min vil have uacceptable konsekvenser for trafikken i hele Nørresundby området. Thistedvej-kvarteret er i dag i en byomdannelsesproces, hvor industri og erhvervsbygninger omdannes til boligområder og det vil medføre øget trafik på Thistedvej. Trafiksikkerheden omkring banekrydsningen vil blive øget markant ved en niveaufri krydsning.

### **Gode knudepunkter der sikre optimale skift mellem mobilitetsformer**

Nordjyllands Trafikselskab har med vedtagelsen af Mobilitetsplan 2017-2020 gjort op, med tanken om at private transportformer er konkurrent til kollektiv trafik. De forskellige mobilitetsformer er alle med til at løse en mobilitetsudfordring, og bør i højere grad arbejde sammen, for at sikre den bedst mulige mobilitet for borgerne. Derfor er det også glædeligt, at trafikplanen bemærker, at det er vigtigt, at der er sammenhæng i den kollektive trafik, samt at man fremover kan forestille sig, at toget indgår i kombinationsrejser med fx delebiler. I Nordjylland arbejdes der med at understøtte denne udvikling, hvor et af tiltagene er at omdanne stoppesteder, terminaler og stationer til knudepunkter der også omfatter nye mobilitetsformer.

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.

### **Kvalitetssikring af data i Trafikplanen**

Ud over de punkter ovenfor, hvor de nordjyske parter ønsker at påvirke planens indhold, vil vi benytte lejligheden til at afgive en række kommentarer af mere korrekturmæssig karakter:

I bilag 1 er den forventede passagerudvikling opgjort pr. station. Det er generelt positiv læsning, men der er også stationer hvor passagerudviklingen stikker ud. Der forventes en passagertilbagegang for stationerne i Sindal, Tolne og Bedsted, mens der bl.a. i Kvissel forventes en markant passagerfremgang. Det er svært at læse ud af planen hvad disse ændringer skyldes. Derudover er der en række stationer (Hjørring, Vrå, Skalborg, Svenstrup, Støvring, Arden, Skørping og Hobro) hvor der sker et fald i passagertallet, hvorefter det stiger igen. Hvad skyldes denne ændring?

I bilag 4 (side 88) har man lavet nogle forkerte summeringer af tog på strækningen mellem Hjørring og Frederikshavn. Strækningen mellem Hjørring og Frederikshavn trafikeres som udgangspunkt af lige mange tog som mellem Hjørring og Aalborg, både i dag, og også i fremtiden. Tallene på side 88 kan – måske – forklare de manglende streger i mange af linjediagrammerne:

Nordjyllands Trafikselskab  
John F. Kennedys Plads 1R, 3. Sal  
9000 Aalborg

Tlf.: +45 9934 1111  
Fax: +45 9934 1101  
info@NTmail.dk

Rettelser til linjediagrammet på side 78 (figur 70):

- Der mangler en blå "halvtimestreg" fra Aalborg via Hjørring og Frederikshavn til Skagen.
- Der er sat en blå, stiplet streg på med særlige tog mellem Aalborg og Lindholm, som ikke kører i virkeligheden og derfor bør fjernes.
- IC-Lyn strengen mellem Aalborg og Lindholm bør være stiplet, da det er sådan, den udføres.
- Nærbanen mellem Aalborg og Skørping vender pt. i Aalborg og gennemføres således ikke til Lindholm.
- Der er med andre ord pt. ingen tog, der vender i Lindholm.
- På banen mellem Thisted og Struer mangler en stiplet angivelse af, at DSB gennemfører to daglige afgang til og fra Thisted.

Rettelser til linjediagrammet på side 80 (figur 72):

- Der mangler en blå "halvtimestreg" fra Hjørring via Frederikshavn til Skagen.
- Almindeligt IC-tog mangler standsning i Støvring. DSB har tilkendegivet overfor NT / Region Nordjylland, at vi har stor indflydelse på standsningsmønsteret i Nordjylland, og standsning i både Støvring og Skørping, som er vigtige pendlerbyer i Rebild Kommune, prioriteres.
- Vi ser gerne, at Thisted – Struer tænkes sammen med Struer – Århus.

Rettelser til linjediagrammerne på side 82 og 84 (figur 74 og 76):

- Som udgangspunkt ser vi gerne figur 72 fra side 80 ført videre til 2027 og 2032.
- Vi mener ikke, det er i linje med timemodellens intentioner, at den skal ind og erstatte eksisterende togdrift mellem Aalborg og Aarhus, men at timemodellen er et tillæg til eksisterende IC-Lyn.

Det har generelt været spændende at læse trafikplanen, da den giver et godt overblik over de tiltag, der forventes at ske på jernbaneanrådet de kommende år. Planen skaber den overordnede ramme, den lokale trafikplanlægning kan ske indenfor. Vi ser derfor gerne at planen bliver et mere levende dokument, der opdateres med en højere frekvens.

Med venlig hilsen



**Thomas Eybye Øster**  
Direktør, Nordjyllands Trafikskelskab



**Nuuradiin S. Hussein**  
Formand, Nordjyllands Trafikskelskab

Trafik- Bygge og Boligstyrelsen

info@tbst.dk

6. februar 2018  
J.nr.: 70-01-1-17  
Kontaktperson: Jørgen Præst  
E-mail: jpr@sydtrafik.dk

### **Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Sydtrafiks bestyrelse har på sit møde den 26. januar 2018 behandlet høringsudgaven af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032".

Det noteres med tilfredshed, at Jerne Station forventes etableret i 2020, og at Esbjerg Nærbanes fase 1 gennemføres i december 2020. Sydtrafik ser imidlertid også gerne, at nærbaneplanens fase 2 og 3 indarbejdes i trafikplanen med henblik på gennemførelse i trafikplanperioden således, at også den Sydvestdanske geografi får en effektiv infrastruktur.

Planen nævner, at der frem til 2027 vil ske en gradvis reduktion i antallet af fjerntog på strækningen Vejle – Struer til henholdsvis 4 og 0 daglige forbindelser. Sydtrafik ser gerne en opretholdelse af den nuværende service på dette punkt, men har forståelse for sammenhængen med elektrificeringsplanerne.

Det nævnes i trafikplanen, at den som udgangspunkt alene omfatter indenlandsk trafik. Sydtrafik savner imidlertid af hensyn til egen planlægning af grænseoverskridende trafik og tilbringerforbindelser til den grænseoverskridende togtrafik en bedre beskrivelse af planerne for togtrafikken til/fra Flensborg og Niebüll, hvilket er et vigtigt element i denne del af regionen.

I forbindelse med fjerntogsforbindelserne til Sønderjylland og Flensborg beskriver planen en periode uden direkte forbindelse mod Århus. Sydtrafik finder dette uheldigt og ser gerne, at der findes en mulighed for at undgå en sådan periode med et "hul" i denne forbindelse, da den er af væsentlig betydning for borgerne i den østlige del af Sydtrafiks område.

En eventuel etablering af en jernbane til Billund har selvfølgelig stor betydning for Sydtrafiks egen planlægning for betjeningen af denne by. Det er derfor uheldigt, at planerne for denne jernbane ikke indgår i tidsrammerne. Sydtrafik har forståelse for, at der endnu ikke politisk er taget endelig stilling til planernes realisering, men håber, at en eventuel beslutning herom medfører, at den statslige trafikplan hurtigst muligt derefter revideres i fornødent omfang.

Det nævnes i planen, at der som minimum bør være timedrift i dagtimerne på alle strækninger. Dette er ikke tilfældet på strækningerne Tinglev – Padborg og Tinglev – Sønderborg, hvorfor Sydtrafik gerne ser en sådan opgradering indskrevet i planen.

Med venlig hilsen



Lars Berg  
Direktør

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

## **Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Regionsrådet behandlede trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 i sit møde den 13. marts 2018, og har følgende bemærkninger.

Trafikplanen er tænkt som et fælles planlægningsgrundlag for den kollektive trafik i hele Danmark og skal medvirke til at skabe en fælles vidensramme for trafikale overvejelser på statsligt, regionalt og lokalt niveau.

Region Hovedstaden er en central del af Greater Copenhagen, som er et samarbejde mellem Region Skåne, Region Sjælland og Region Hovedstaden samt 79 kommuner på begge sider af Øresund om at skabe vækst og beskæftigelse i den store metropolregion på 4 mio. indbyggere.

En metropolregion skal trafikalt hænge godt sammen. En af forudsætningerne for at kunne klare sig i den internationale konkurrence og fortsat være et vækstlokomotiv er, at der er en moderne og effektiv infrastruktur og en sammenhængende kollektiv transport.

Regionen ser derfor det trafikpolitiske arbejde i et bredt og sammenhængende perspektiv. Imidlertid finder regionsrådet ikke, at der i trafikplanen opstilles egentlige målsætninger for kvaliteten og omfanget af den statslige banetrafik, ligesom der heller ikke er retningslinjer for samspillet med den øvrige kollektive trafik.

### **Overordnede bemærkninger og anbefalinger**

I den fremlagte trafikplan mangler der en fælles vision og samlet planlægning for, hvordan hovedstadsregionen og resten af Sjælland skal hænge sammen trafikalt. Fx er hovedstadsregionen udfordret af den voksende trængsel på vejnettet, og derfor bør den kollektive transport geares til at løfte en stigende del af transportbehovet.

Region Hovedstaden vil foreslå, at staten sætter sig i spidsen for at udarbejde en sammenhængende og langsigtet plan for trafikområdet, som omfatter alle transportformer. I dette arbejde bør kommuner, regioner, transportorganisationer, trafikselskaber og interesseorganisationer inviteres med.

Ligeledes bør organiseringen af den samlede kollektive transport revurderes med henblik på at sikre et politisk og trafikalt ansvar i forhold til at udvikle den kollektive trafik. For at styrke disse sammenhænge skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag. Region Hovedstaden anbefaler, at samarbejde mellem selskaberne stadfæstes direkte i loven om trafikselskaber, således selskaberne i fællesskab har klar hjemmel til at varetage en række opgaver herunder en fælles vision for den kollektive trafik.

Endelig ser Region Hovedstaden gerne, at trafikplanen i højere grad fremsatte anbefalinger på baggrund af de samfundsøkonomiske vurderinger og planlægningsprioriteringer, som trafikplanen redegør for. Fx når der redegøres for S-banens nye signalsystem, der bidrager med større kapacitet på den centrale del af S-banen. Man forholder sig ikke til, hvordan den ekstra kapacitet bedst anvendes ud fra en samfundsøkonomisk vurdering. Bør den bidrage til større robusthed i køreplanen? Eller bør den anvendes til en bedre betjening på de mest trafikerede toglinjer? Eller bør den anvendes til at sikre den helt nødvendige offentlige transport til regionens yderområder, som kan fremme vækst og udvikling også her?

Region Hovedstaden vil i denne sammenhæng gerne henvise til Helsingør Kommunes høringssvar, hvor det foreslås, at der afsættes midler fra staten til at medfinansiere og realisere de forslag til tiltag, der kan føre Lokalbanen mod det overordnede mål om en fordobling af passagertallet frem til 2030, jfr. Handlingsplan for udvikling af Lokalplanen. Det drejer sig om at etablere hurtige tog på Lille Nord, Gribskovbanen og Hornbækbanen. Erfaringerne med hurtige tog på Frederiksværksbanen har været så positive, at modellen med fordel kan indføres på øvrige strækninger.

### **Bemærkninger til projekter med betydning for hovedstadsregionen**

Trafikplanen præsenterer og samler en række baneprojekter, som uden tvivl vil være til glæde for passagererne i hovedstadsregionen. Men en mangel i planen er, at den ikke indeholder overvejelser eller planer for den trafik, der bringer passagerer til de store knudepunkter – fx de regionale busser eller cykelparkering i de største byer.

Som et led i arbejdet med at skabe sammenhænge har KKR Hovedstaden og regionen sammen vedtaget en række trafik- og infrastrukturprojekter, som man vil foreslå, at staten går aktivt ind i realiseringen af:

På baneområdet er det - udover førerløse S-tog - en ny togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn, som vil give en direkte forbindelse fra Sjælland og Vestegnen til lufthavnen og dermed aflaste Københavns Hovedbanegård. En forbedring af Kystbanen, så der tages hånd om udfordringerne med forsinkelser, signalsystemer, aflyste tog og manglende trafikinformation på stationerne. Og endelig en ny letbane fra Gladstaxe til Nørrebro, som sikrer, at den kommende letbane i Ring 3 bliver koblet til metroen i København. Letbanen vil bidrage til en mere grøn kollektiv mobilitet.

Region Hovedstaden har en forventning om, at førerløse S-tog planlægges tilgængelige for alle som minimum til at følge kravene i EU-forordningen TSI PRM om tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystemer.

Region Hovedstaden vil herudover gerne pege på Ny Favrholm st. og Hillerød st. betydning for den fremtidige trafikafvikling i Nordsjælland og på Kystbanens betydning for de mange pendlere.

En ombygning af Hillerød St. betyder, at Lokalbansens spor sammenbygges. Tog nordfra vil få mulighed for at køre igennem stationen og betjene den nye station, Favrholm St., som opføres i forbindelse med Nyt Hospital Nordsjælland syd for Hillerød. Region Hovedstaden bygger nyt hospital syd for Hillerød i 2021/22 og den kollektive trafik spiller en væsentlig og nødvendig rolle i trafikbetjening af hospitalet, der bliver Nordsjællands største arbejdsplads.

En ombygning af Hillerød Station vil også muliggøre en opgradering af S-togsbetjeningen af Hillerød.

Partierne bag aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik har i aftale af 10. februar 2017 tilkendegivet, at der afsættes midler til ombygning af Hillerød Station og opgradering af Favrholm Station. Der udestår en udmelding om den nærmere fordeling af midlerne samt statens afklaring af de videre planer for ombygning af Hillerød Station.

Regionen vil gerne opfordre til, at der snarest sker en afklaring, ligesom regionen gerne ser, at der i trafikplanen også redegøres for lokalbanernes betydning for transporten i Nordsjælland og sammenhængen til det øvrige banenet

Kystbanen og aftalen om, at trafikken på Kystbanen adskilles fra trafikken på Øresundsbanen har stor betydning for de mange passagerer og for de trafikale sammenhænge over Øresund. Aftalen indebærer, at rejsende på Kystbanen skal skifte tog for at komme til Københavns Lufthavn, og at antallet af togafgange på Kystbanen ændres til 15 minutters-drift og på nogle stationer til ½-times drift, hvilket ikke er tilfredsstillende. Det er beklageligt, at opgraderingen af Kystbanen er sat i bero, og at der derfor som et af de få steder i Danmark ikke er udsigt til kortere rejsetid på en af Danmarks mest benyttede togstrækninger.

Om man som pendler vil få flere eller færre togafgange afhænger så af, hvorfra og hvornår man tager toget. Ændringerne som sådan giver imidlertid ingen garanti for, at togene går til tiden og at alle kan få en siddeplads. I Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 står der på side 9: "S-tog har de senere år vendt mange års stagnation, og ligger nu 13 % højere end i 1996. Væksten skyldes i høj grad indførelse af gratis cykelmedtagning i 2010 muliggjort af den store kapacitet i de nye S-tog". Region Hovedstaden har samme erfaring på Lokalbansen og derfor vil regionen foreslå, at der indføres gratis cykelmedtagning på Kystbanen, da dette vil medføre en større fleksibilitet for både pendlere og turister ved rejser med Kystbanen.

Den nu igangsatte statslige analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg skal belyse både en vej- og en baneforbindelse. Region Hovedstaden vil opfordre til, at man ikke gennem aftalen om Øresundstrafikken på forhånd afskærer sig fra muligheden for at køre tog ad Kystbanen og over en ny fast Øresundsforbindelse.

Region Hovedstaden vil derfor foreslå, at staten går i dialog med de berørte kommuner og regionen om, hvordan udfordringerne på Kystbanen kan løses, og hvordan der kan sikres bedre sammenhænge på tværs af Øresund.

I det hele taget indgår Region Hovedstaden gerne i en åben dialog om trafikpolitiske spørgsmål med betydning for både hovedstadsregionen og for Greater Copenhagen.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christian Bruhn Rieper', with a stylized flourish at the end.

Christian Bruhn Rieper  
Vicedirektør, Center for Regional Udvikling



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

info@tbst.dk



## **Høringssvar på Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Dato 28-02-2018

Sagsbehandler:

Hanne-Marie Sieg Sørensen

Hanne-Marie.Soerensen@RU.RM.DK

Tel. +4578411816

Sagsnr. 1-30-75-3-12

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

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

Side 1

### **Den østjyske længdebane**

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

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

### **Vejle-Struer**

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

oprindelige plan for elektrificering af strækningen Vejle-Struer opretholdes.

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

### **Aarhus-Silkeborg**

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

### **Et samlet elektrificeret hovednet**

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

### **Opgradering af regionalbanerne**

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

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

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

### **En fast Kattegatforbindelse**

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

### **Letbanen**

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

### **Materielstandard og Signalprogram**

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

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

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

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



Side 4

Med venlig hilsen

Anders Kühnau  
Regionsrådsformand

**Til:** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

## **Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Brevid: 3496832

Den statslige banebetjening er vigtig for borgerne i Region Sjælland.

### **Regional Udvikling**

Alléen 15

4180 Sorø

Regionen har derfor stor fokus på området. Som oftest arbejder regionen tæt sammen med kommunerne på dette område. Dette udmøntes blandt andet gennem fælles udspil på trafikområdet.

Tlf.: 70 15 50 00

Dir.tlf.

Flere kommuner i regionen afgiver også høringssvar til Trafikplanen.

regionaludvikling  
@regionsjaelland.dk

dajm@regionsjaelland.dk

Det store fokus fra regionen og kommunerne giver staten et godt udgangspunkt for en løbende dialog omkring den statslige banebetjening.

[www.regionsjaelland.dk](http://www.regionsjaelland.dk)

Regionens høringssvar er centreret om en række emner, som gennemgås i det følgende.

### Den sjællandske timemodel

Hurtige forbindelser mellem Region Sjælland og hovedstaden er højt prioriteret af regionen og kommunerne. Det er et fælles mål, at rejsetiden maksimalt må være 1 time. Samme ambition afspejles i aftalerne omkring Togfonden, hvor den Sjællandske timemodel indgår. Togfondens projekter er ikke vedtaget som et hele, men en række af projekterne gennemføres i faser. Langt de fleste projekter, der har betydning for betjeningen i Region Sjælland, bliver gennemført. De er en del af store projekter som elektrificeringen og forbindelsen til den kommende faste Femern Bælt forbindelse.

Som led i drøftelserne om Togfonden indgik de forventede fremtidige rejsetider<sup>1</sup>. Rejsetiderne er meget langt fra de forventede togtider, der nu fremgår af Trafikplanen. Rejsetiderne kan ses i vedhæftede bilag.

Rejsetiderne fra Kalundborg og Nykøbing Falster til København er vigtige fikspunkter. Den forventede opnåelige rejsetid fra Kalundborg er i Trafikplanen nu angivet til 1:22 mod de forventede 0:48<sup>2</sup>. Den forventede opnåelige rejsetid fra Nykøbing Falster er på 1:14/1:09 mod de forventede 1:00.

<sup>1</sup> Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane. September 2013

<sup>2</sup> Rejsetiden er opgivet til 1:02 uden hastighedsopgradering på banen. Denne er henført til Togfondens fase 2.

Region Sjælland mener, at timemodellen skal realiseres og vil arbejde for det. Region Sjælland forventer, at Folketinget og Regeringen lever op til aftalen og dermed sikrer, at de tidligere udmeldte rejsetider opretholdes.

#### Lille Syd/Østbanen

Region Sjælland forventes at overtage trafikøberansvaret for den statslige strækning mellem Køge og Roskilde. Dette sker gennem en forlængelse af den regionale Østbane.

Det er i trafikplanen beskrevet, at der er kapacitetsproblemer på den enkeltsporede strækning mellem Køge og Køge Nord. Det får som konsekvens, at der ikke som hidtil kan køres med kvartersdrift mellem Køge og Hårlev. For Region Sjælland og de fem kommuner langs banen er det meget vigtigt, at der åbnes mulighed for 15 minutters drift på hele strækningen mellem Hårlev og Roskilde gennem en sporudvidelse omkring Køge/Køge Nord. Det er et område i vækst, og god kollektiv trafik i området kan være med til at reducere trængslen på vejnettet. Desuden er kvartersdriften væsentlig for tilgængeligheden til Universitetshospitalet, RUC og til Campus Køge.

Region Sjælland forventer, at Folketinget og Regeringen hurtigst foretager de nødvendige investeringer i infrastrukturen omkring Køge/Køge Nord.

Region Sjælland ønsker at lette trængslen på vejnettet og sikre borgerne gode pendlingsmuligheder ind mod Hovedstaden. Undervejs i arbejdet med overtagelsen af trafikøberansvaret, er der rejst tvivl om muligheden for, at både toget mellem Køge og Roskilde og toget mellem Køge Nord og Næstved kan stoppe på Ølby station. Region Sjælland forudsætter, at det bliver muligt.

For Region Sjælland er det afgørende, at køreplanen på banen mellem Stevns/Faxe og Roskilde via Køge bliver attraktiv for pendlere, der rejser mod Hovedstaden. Region Sjælland forventer derfor, at Regeringen sikrer god korrespondance for de pendlere fra den sydlige del af strækningen, som skal videre med regionaltog til hovedstaden.

#### Ring Syd

Gode forbindelser til Københavns lufthavn er vigtige for Region Sjælland. Det noteres, at der i trafikplanen peges på mulighederne for at få direkte togforbindelser fra Roskilde over Ny Ellebjerg til lufthavnen. Det betegnes Ring Syd. Etableringen af sådanne direkte togforbindelser skal samtidigt ses og afvejes i forhold til betjeningen mod Københavns hovedbanegård.

Region Sjælland opfordrer til, at der arbejdes videre med disse planer. Dette kunne med fordel indeholde direkte drøftelser med kommunerne og Region Sjælland.

#### En fast Kattégat-forbindelse

Etableringen af en fast Kattégat-forbindelse er et prioriteret projekt for Region Sjælland og kommunerne.

I 2015 blev der afsluttet en statslig strategisk analyse. På daværende tidspunkt var der ikke enighed om, hvorvidt de benyttede trafiktal afspejlede den faktiske udvikling.

Det noteres derfor med tilfredshed, at det fremgår af Trafikplanen, at der skal foretages en genberegning af den strategiske analyse, når der foreligger en ny udgave af Landstrafikmodellen, som bedre tager højde for den faktiske trafikudvikling.

Region Sjælland opfordrer til, at denne genberegning sker i åbenhed og meget gerne i et bredt samarbejde. Det er vigtigt, at der så vidt muligt er enighed om beregningsgrundlaget.

#### Øresundsbanen/Øresundsforbindelsen

Region Sjælland er en del af Greater Copenhagen-samarbejdet mellem regionerne og kommunerne i Østdanmark og Skåne. Forbindelsen til Sverige over den eksisterende Øresundforbindelse er vigtig for Greater Copenhagen. Øresundsforbindelsen og Øresundsbanen er ikke mindst vigtige for tilgængeligheden til Københavns lufthavn.

Som det fremgår af Trafikplanen har der i meget lang tid været arbejdet med kapacitetsproblemerne på denne forbindelse. Dette arbejde har tilsyneladende stået lidt stille.

Region Sjælland opfordrer til, at der arbejdes videre med disse problemstillinger.

#### Samdrift

Sammenhængen og samarbejdet mellem den statslige og regionale banebetjening rummer muligheder, økonomiske og betjeningsmæssige. Region Sjælland overtager trafikføber ansvaret fra staten på strækningen mellem Køge og Roskilde. Der er en hel række andre muligheder blandt andet direkte myldretidstog fra København og ud på de to lokalbaner, Odsherredsbanen og Lollandsbanen.

Der er en god og begyndende dialog om disse muligheder mellem staten og regionen. Region Sjælland opfordrer til, at denne dialog fortsætter.

#### Parker & Rejs

Borgerne i Region Sjælland er dem, der pendler længst i Danmark og mange pendler ind mod Hovedstaden. Mange har brug for en eller flere biler for at få hverdagen til at hænge sammen. Samtidig forværrer den store og stigende pendling trængselsproblemerne på vejene i og omkring Hovedstaden.

Det er derfor helt oplagt, at fremme muligheden for at kombinere transport i egen bil med brugen af jernbane i Region Sjælland. Der har været alt meget om Parker&Rejs, men udviklingen af Parker&Rejs-modeller i Østdanmark går for langsomt. Region Sjælland har analyseret området grundigt.

Region Sjælland vil kraftigt opfordre Regeringen til at komme i gang med at etablere Parker&Rejs-anlæg. Det vil øge anvendelsen af kollektiv trafik og reducere trængslen i og omkring Hovedstaden.

Movia samarbejder gerne med DSB fx via DOT-samarbejdet om at komme videre med udviklingen.

#### Sikkerhed i forbindelse med elektrificeringen af banenettet

Region Sjælland forventer, at der er fokus på sikkerheden omkring stationerne i forbindelse med elektrificeringen af banenettet.

#### Femern-forbindelsen

Region Sjælland glæder sig over det aftryk, Femern-forbindelsen har i Trafikplanen som en krumtap i den internationale trafik. For hele Danmark vil den fulde gevinst af Femern-tunnelen kunne høstes, hvis der foretages de fornødne investeringer i højklasseinfrastruktur, og at Regeringen aktivt understøtter, at forbindelsen kan skabe vækst og udvikling i Region Sjælland. Bl.a. er det afgørende for udviklingen langs korridoren, at stoppes flere steder i Region Sjælland.

Venlig hilsen



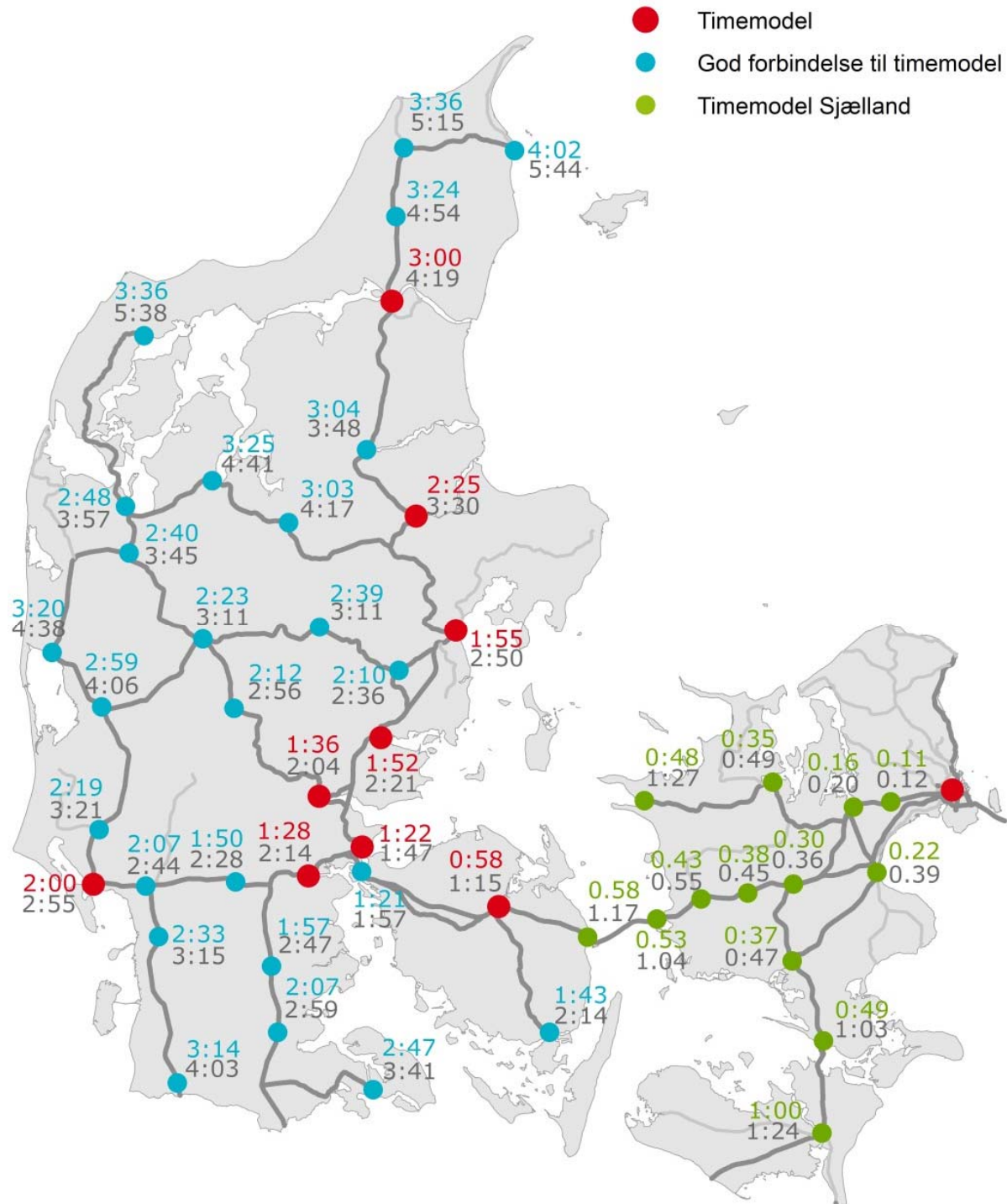
Heino Knudsen  
Regionsrådsformand i Region Sjælland



Per Bennetsen  
Regionsdirektør

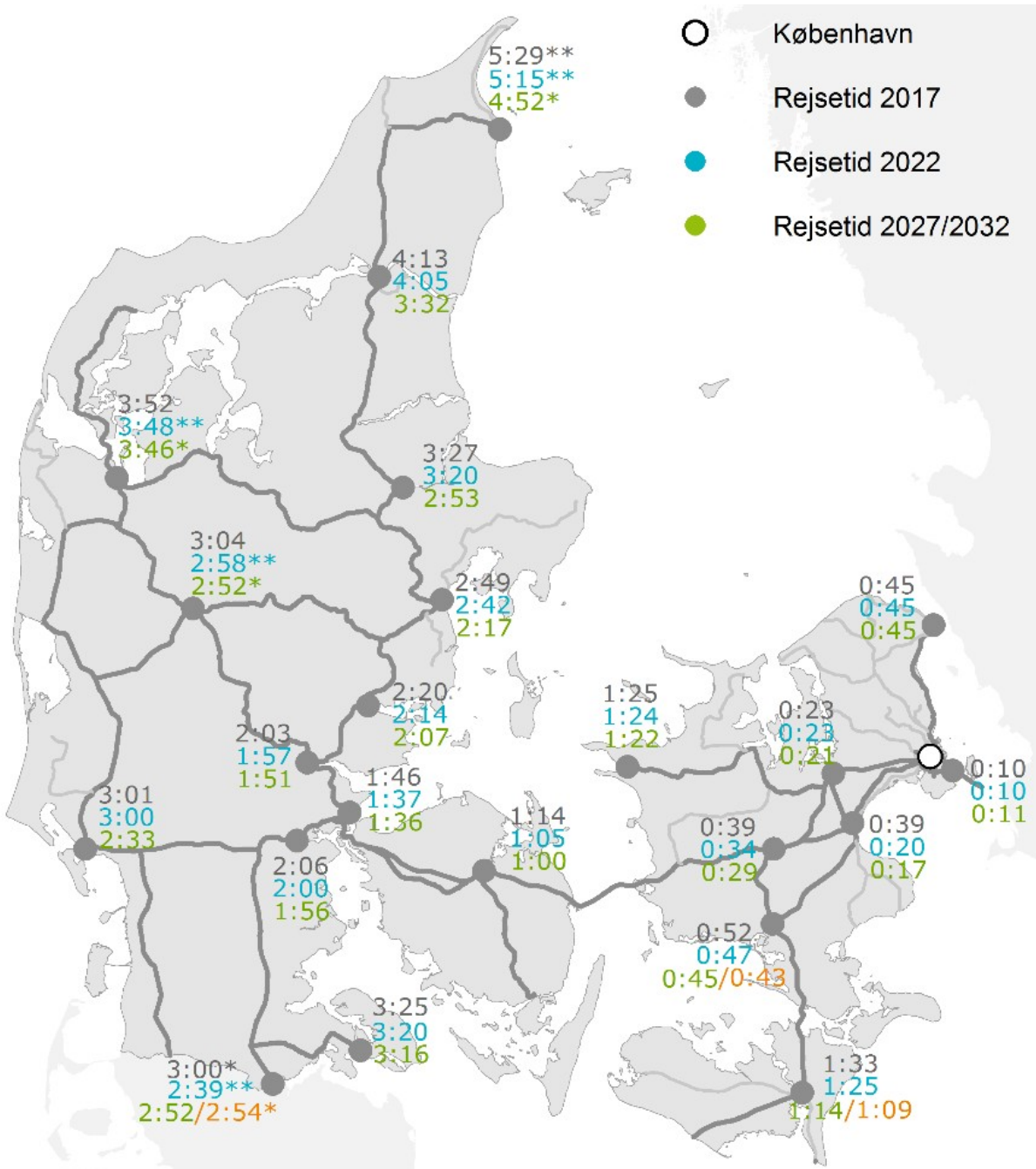
## Togfonden DK

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





Udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032





**Region Syddanmark**

Til

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

*Regional Udvikling  
Strategi og Analyse*  
Kontaktperson: Erik Ørskov  
erik.oerskov@rsyd.dk  
regional.udvikling@rsyd.dk  
Direkte tlf. 29201989

21. februar 2018  
Journal nr. 18/3442  
Side 1 / 4

## **Region Syddanmarks høringssvar vedrørende "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032"**

Region Syddanmark har fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtaget Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 i høring med (udsat) frist til den 26. februar 2018.

Regionens Udvalg for Regional Udvikling har på sit møde den 19. februar behandlet udkast til høringssvar. Det har ikke været praktisk muligt, at få høringssvaret politisk godkendt inden høringsfristens udløb. Høringssvaret fremsendes dermed under forbehold af regionsrådets endelige godkendelse.

### **Indledende bemærkninger**

Region Syddanmark vil gerne overordnet set udtrykke sin anerkendelse af det arbejde, der ligger i Trafikplanen. Det er vigtigt for den videre planlægning i de regionale trafiksselskaber med dette samlede overblik over den fremtidige banebetjening i Danmark.

Et væsentligt formål med trafikplanen er, at den sammen med trafiksselskabernes planer skal bidrage til at sikre en god sammenhæng i den kollektive trafik. Det er derfor beklageligt, at der hersker så store usikkerheder om centrale forudsætninger, som tilfældet er. Signalprogrammet er udsat, regionaltrafikken mellem Odense og Svendborg er inkluderet i udbuddet af de Midt- og Vestjyske Jernbaner, den fremtidige materielsituation er mere kendetegnet af ønsker end af præcis viden. For blot at nævne nogle af de vigtige forudsætninger, som er afgørende for, at trafikplanen kan føres ud i livet. Disse usikkerhedsmomenter gør planen tvivlsom som udgangspunkt for den regionale vækst- og udviklingsstrategi og for planlægningen i FynBus og Sydtrafik.

Som trafikplanen refererer i faktaboksen på side 7 er der afgørende forskelle i den politiske opfattelse af, hvordan jernbanetrafikken skal udvikles. Det er beklageligt, at der endnu ikke er opnået en bred enighed om denne helt afgørende forudsætning for den kommende jernbanetrafik.

Det skal dog retfærdigvis nævnes, at selv forventninger over kort tid kan være svære at indfri. I trafikplanen for 2012 fremgik det således: "Med elektrificeringen Lunderskov-Esbjerg (2015) forventes fjerntogene til Esbjerg at være elektriske, ..." Det må konstateres, at det endnu ikke er tilfældet.

Region Syddanmark har Timemodellen som én af tre hovedprioriteter på transportområdet og vil derfor understrege sin anbefaling af, at Timemodellen (og dermed Togfondens projekter) gennemføres. Det er regionens opfattelse, at Timemodellen ikke er udtryk for et højt ambitionsniveau, især ikke set i europæisk perspektiv.

I omtalen af Togfond og Timemodel (side 38) skal det anerkendes, at der i Timemodellen nu påregnes forbindelse til Esbjerg samt stop med "superlyntog" i Fredericia, Kolding og Vejle. Disse elementer er højt prioriteret i Syddanmark (af kommuner og region i fællesskab), og de



var som bekendt ikke med i den oprindelige Timemodel. Ligeledes var de ikke med i forrige trafikplan.

### **Manglende sammenhæng til EU's transportmæssige mål og planer**

I EU's hvidbog (White Paper on transport) fra 2011 opstilles en række målsætninger, bl.a. for jernbanens betydning på længere sigt. Passagerer, der rejser længere end 300 km, bør i 2050 for størstedelens vedkommende rejse med jernbane, og gods, der transporteres længere end 300 km, bør over på banen (eller søtransport) – mindst 30 % i 2030 og mindst 50 % i 2050.

Der er udpeget ni europæiske hovedkorridorer (TEN-T Core Network Corridors), hvor der aktuelt arbejdes på at udvikle disse til "rygraden" i den europæiske transportinfrastruktur. En af disse korridorer, ScanMed-korridoren forløber mellem Hamburg og København i to forgreninger, hvor den ene går gennem Schleswig-Holstein, Syd- og Sønderjylland via Fyn til København.

Hvidbogens mål er nævnt i et bilag, men er derudover tilsyneladende ikke søgt adresseret i trafikplanen. ScanMed-korridoren er slet ikke nævnt i trafikplanen. Der burde være indeholdt nogle strategiske overvejelser om, hvad der skal til for at indfri disse mål og planer, som ligger "lige om hjørnet".

Fx sker persontrafikken over den dansk-tyske grænse kun helt marginalt med tog (kun ca. 2 % rejser med tog). Set i relation til EU-målet om, at længere personrejser skal flyttes fra bil til tog, burde der være et helt anderledes fokus på trafikken mellem især Østjylland og Hamburg. I en periode føres togene mellem Hamburg og København via Flensborg, Kolding og Odense (på grund af Femern-byggeriet). I stedet for at forsøge at udnytte denne situation til at forbedre togtrafikken over den dansk-tyske grænse, afbrydes blot den (sporadiske) direkte forbindelse mellem Hamburg og Aarhus. Det er klart utilfredsstillende

Hvad angår godstrafik på bane, vil det så overhovedet være muligt at få så meget godstrafik på banen, som hvidbogens mål kræver? Strækningen Tinglev-Padborg er fx den eneste enkeltsporede banestrækning i ScanMed-korridoren mellem Stockholm og Syditalien. Trafikplanen kunne være med til at pege på, at dobbeltspor på strækningen vil give kapacitetsmæssige forbedringer til gavn for såvel person- som godstransport. I stedet viser trafikplanen linjediagrammer, der nærmest giver indtryk af, at der ikke findes baner syd for grænsen.

### **Timedrift som minimumsbetjening er for uambitiøst**

Det anbefales (side 29), at timedrift i dagtimerne bør være minimumsbetjeningen. Dog med halvtimesdrift i bl.a. Østjylland. Et sådant niveau forekommer ikke særligt ambitiøst. Timedrift vil næppe være attraktivt for pendlere, så konkurrencen i forhold til brug af bil vil med stor sandsynlighed falde ud til bilens fordel.

Desuden har der i længere tid været talt om en S-togslignende betjening i Østjylland (fx figur 25 i Togfonden.dk, sept. 2013), hvilket bør betyde mindst fire tog i timen, ikke bare i myldretiden.



### **Udnyttelse af ekstra kapacitet over Vestfyn**

En ny bane over Vestfyn vil, når den kan tages i brug i 2026, give ekstra kapacitet. Denne mulighed foreslås (side 30) udnyttet til et ekstra tog mellem København, Odense og Aarhus – et tog som ikke stopper på andre end disse stationer. Det vil naturligvis give bedre forhold for rejsende mellem disse tre store stationer, men det er ikke belyst i planen, om en prioritering af nogle af de næststørste stationer (fx Fredericia og Vejle) ville give en større samfundsmæssig gevinst, eller om der evt. ville være mulighed for både det hurtige, direkte tog og en dublering af lyntoget, der stopper i Fredericia og Vejle.

En tættere trafik mellem byerne i Østjylland har der været talt om i årevis, og det er Region Syddanmarks opfattelse, at disse tanker bør indfries, før der indsættes tog, der springer forholdsvis store stationer over.

### **Togfondens fase 2, ny bane til Billund**

Etablering af bane til Billund er en del af Togfondens fase 2, som der p.t. ikke er fastlagt tidspunkt for nærmere forhandlinger om. Fase 2-projekterne i forbindelse med Togfondens fase 2 er tilsyneladende i trafikplanen tidsmæssigt placeret efter 2032. Især for betjeningen af Billund Lufthavn indebærer det en uheldig situation.

I de tidligere nævnte EU-mål for transport (White Paper, 2011) understreges betydningen af, at vigtige lufthavne forbindes med jernbanenettet (mål nr. 6). Også i den nationale luftfartsstrategi tillægges adgangen til lufthavne væsentlig betydning (fx side 96: "Gode vej- eller jernbaneforbindelser er afgørende for lufthavnens muligheder for udvikling").

Også i trafikplanen (side 27) fastslås betydningen af tilbringertrafik til lufthavne: "Det er afgørende for både attraktiviteten ... og for ... konkurrenceevne, at der fortsat er tilstrækkelig kapacitet og kvalitet i den omkringliggende infrastruktur, dette gælder ikke mindst for den kollektive tilbringertrafik". Dette er ganske vist møntet på Københavns Lufthavn, men gælder vel lige så fuldt for Billund Lufthavn.

Det vurderes derfor som meget uheldigt, at trafikplanen foreslår ophør af direkte tog mellem København/Odense og Herning/Struer. Når det på et tidspunkt lykkes at få etableret bane til Billund, vil det være en markant forringelse af adgangen til Billund, at der skal skiftes på Vejle Station. Man skal huske på, at mange af de rejsende til lufthavnen rejser med bagage, hvilket gør et skift mere besværligt.

I øvrigt falder det i øjnene, at trafikplanen nævner behov for øget kapacitet gennem Grejsdalen (et nyt dobbeltspor), mens VVM-redegørelsen for ny bane til Billund (som p.t. er i høring) peger på en løsning, hvor enkeltsporet gennem Grejsdalen bibeholdes, og kapacitetsproblemerne løses gennem færre tog.

### **Esbjerg Nærbane**

Trafikplanen tager højde for 1. etape af Esbjerg Nærbane, hvor der etableres halvtimesdrift med regionaltog mellem Esbjerg og Ribe. Dette giver også den fulde udnyttelse af Jerne Station.

Derimod viser linjediagrammerne (bilag 3) ikke etablering af direkte tog (etape 2) mellem Varde og Ribe (og fast halvtimesdrift). Dette kan ifølge beslutningsgrundlaget fra 16. nov. 2017 gennemføres uden anlægsinvesteringer.



De følgende etaper af Esbjerg Nærbane, hvor Vestbanen (Esbjerg-Varde-Nr. Nebel) bindes sammen med Bramming-Ribe, kræver derimod anlægsinvesteringer og det påregnes, at det er derfor de ikke figurerer i trafikplanen.

### **Et passende niveau for togbetjeningen**

På side 29 er gjort nogle betragtninger over muligheden af at reducere driften, fx til 2-timers drift visse steder i Vestjylland. Region Syddanmark finder, at 2-timers drift er et ikke-attraktivt serviceniveau, og bifalder derfor Trafik-, Bolig- Byggestyrelsens vurdering af, at besparelsen er så marginal, at det er en fremgangsmåde, der ikke kan anbefales.

### **Gods på bane**

Vel vidende, at gods på bane ikke er hovedemne med trafikplanen, kan det dog undre, at der på side 62 nævnes, at "... der kun i begrænset omfang vil blive tale om vækst i banegodstrafikken frem mod åbningen af Femern Bælt Forbindelsen".

Det angives på kort, at der i 2016 kørte 47 godstog pr. døgn gennem Syd- og Sønderjylland. I den tidligere trafikplan fra 2012 forventedes 59 godstog i 2017 og i 2022 (med forventning om at Femern Bælt Forbindelsen ville være åbnet) i alt 74 godstog mellem Danmark og Tyskland. Altså en ganske pæn stigning over en forholdsvis kort periode.

Det er indlysende, at strækningen med enkeltspor mellem Tinglev og Padborg sætter en kapacitetsgrænse for, hvor mange godstog, der kan køre. Man kan derfor spørge, hvorfor der ikke holdes fast i den tidligere forventede stigning i godstogsmængden? Er der nogen sammenhæng med, at der endnu ikke er bevilget midler til at etablere dobbeltsporet?

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Med forbehold for politisk godkendelse [tilføjet TBST, fra mail fra Albertslund Kommune 23. februar 2018]

### **Svar på høring om Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Albertslund Kommune har den 24. november 2017 modtaget *Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032* fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Planen er i høring med svarfrist den 26. februar 2018. Albertslund Kommune afgiver følgende administrative svar:

Togpassagerer som rejser til eller fra Albertslund Station har i dag rig mulighed for at opnå forbindelse til regional- og fjerntog via Høje-Taastrup Station. Trafikplanen varsler en forringelse af det eksisterende serviceniveau i form af færre tog i timen til og fra Høje-Taastrup Station. Albertslund Kommune ønsker det eksisterende serviceniveau bibeholdt.

Albertslund Kommune støtter Glostrup Station som fremtidig regionalt trafikknudepunkt, idet stationen giver mulighed for skift til Letbanen i Ring 3. Glostrup Station som trafikknudepunkt vil understøtte en positiv udvikling i regionen.

Med venlig hilsen

Elisabeth Gadegaard Wolstrup

Direktør for By, Kultur, Miljø & Beskæftigelse  
Albertslund Kommune



BORGMESTER

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Rådhuset  
Hold-an Vej 7  
2750 Ballerup  
Tlf: 4477 2000  
[www.ballerup.dk](http://www.ballerup.dk)

Dato: 20. marts 2018

Sagsid: 13.05.16-K04-1-17

## Hørings svar – Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

### Trafikplanen savner strategisk fokus

Ligeså nødvendig som banerne er for den nationale sammenhæng, er S-togsnettet altafgørende for tilgængeligheden i hovedstadsområdet. S-banerne står uden sammenligning for det største passagertal og den største indtjening.

Det må derfor undre, at den offentliggjorte trafikplan er så defensiv, som tilfældet er. Som den forligger, er der snarere tale om en statusrapport end om end plan med et 15 års sigte.

Trafikplanen oplister de midler og de projekter, der allerede er truffet beslutning om. Der er intet strategisk indhold, som kunne vise, hvordan nye investeringer kunne bidrage til at opfylde ønskede mål for byudvikling, fremkommelighed, tilgængelighed og bæredygtighed. Ambitionen, om at den kollektive trafik bør bære den forventede vækst i trafikarbejdet, er tydeligvis bortfaldet.

Tilbage står spørgsmålet om, hvad det vil betyde for passagerudviklingen på Frederikssundbanen, at det omtalte vendespor ved Carlsberg station etableres, hvorved det bliver muligt at lave reel 10 min drift på S-banen til Frederikssund? Og vil vendesporet ikke kunne forstærke den allerede forventede forøgelse af passagertallet på Frederikssundbanen, når Metro-Cityringen og letbanen langs Ring 3 tages i brug? Ballerup Kommune anbefaler, at der afsættes midler til at anlægge vendesporet, som vil kunne forstærke effekten af investeringerne i metro og letbane.

### By- & erhvervsudvikling giver flere passagerer

Vi undrer os over, hvordan det skønnede passagertal på Kildedal station kan være uændret 500, i betragtning af at der i perioden forventes en byudvikling på de stationsnære kerneområder med op til 7.000 arbejdspladser? Og hvorfor skulle passagertallet på Malmparken station gå tilbage, hvor der i det nære opland fortsat bygges og skabes nye arbejdspladser?

Uagtet polemikken om Vinge-projektet, hvordan kan passagertallet på strækningen mellem Frederikssund og Ballerup være fastholdt på samme niveau, når der i perioden vil ske byudvikling i Frederikssund-fingeren, bl.a. omkring stationerne Kildedal, Egedal By og Vinge?

### **Kollektive transportalternativer på tværs efterlyses**

Der pendles fortsat mere og mere på tværs af byfingrene, og bilejerskabet er øget. Fraværet af gode kollektive alternativer til privatbilen må være forklaringen. Vi ønsker derfor fortsat, at der udvises større interesse for ringforbindelsernes betydning for regionens trafikafvikling.

Svaret er næppe nye S-baner, men en kombination af flere letbanestrækninger, højklassede busforbindelser - og på længere sigt en ny baneforbindelse i den regionale transportkorridor. I kølvandet på beslutninger om nye forbindelser over Øresund, Storstrømmen og Femern Bælt bør der tænkes i forbedrede baneforbindelser over land, så det ikke alene kommer til at handle om motorveje gennem Nordsjælland. Trafikplanen burde perspektivere en sådan ringforbindelses betydning, inden den kan gøres til genstand for detaljerede analyser.

### **Behov for ét samlet trafikselskab**

Mange passager kombinerer dagligt gang, cykler og bus med tog i deres pendling mellem hjem og arbejdsplads, uddannelse, fritidsaktivitet eller andet. Den skinnebårne trafik og busserne udgør for borgeren et sammenhængende system, som stiller krav til køreplaner, omstigningsforhold, trafikinformation og takster.

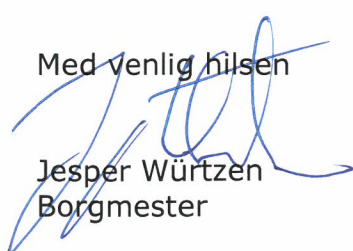
Dette understreger fortsat behovet for, at der etableres én organisation, som får til opgave at stå for planlægning og drift af regionens kollektive transport (jernbane, metro, letbane og bus).

Ballerup Kommune har i et hørings svar til Movias Trafikplan sammen med de øvrige kommuner i Frederikssund-fingeren påpeget dette. Og i en tidligere rapport til brug for den regionale trafikplanlægning har kommunerne gjort rede for initiativer, som skal sikre en god koordination mellem letbane, S-tog og busser.

De aktuelle renoveringsarbejder på banestrækninger kunne være en god anledning til at forstærke samarbejdet mellem DSB og Movia.

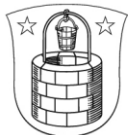
PS. Ballerup Kommune ser med interesse på nye teknologiske løsninger med førerløs betjening af tog og busser og er i den forbindelse åben for at diskutere eventuelle forsøg.

Med venlig hilsen



Jesper Würtzen  
Borgmester





**BRØNDBY KOMMUNE**

Dato: 23-02-2018

### **Hørings svar i forbindelse med "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032"**

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har d. 24. november 2017 udsendt en høringsudgave for "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" i høring hos alle kommuner og regioner i Danmark.

Brøndby Kommune udpegede i forbindelse med "Kommuneplan 2005-2017" Priorparken og Vibeholm til omdannelsesområder. Brøndby Kommune og Glostrup Kommune har siden da arbejdet sammen for at få etableret en S-togsstation i området. Derfor er der fortsat ønske om, at etableringen af S-togstation ved Priorparken for at understøtte den omdannelse af Priorparken som helhedsplanen forudsætter på sigt.

På den baggrund vil Teknisk Forvaltning fastholde i dette administrative hørings svar, at etableringen af S-togstation ved Priorparken fortsat skal indgå i "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" som et fremtidigt projekt.

Kommunalbestyrelsen vil behandle sagen endeligt til april, hvorefter Brøndby Kommune vil komme med et endeligt hørings svar.

#### **Sagsfremstillingen:**

<http://polweb.nethotel.dk/Produkt/PolWeb/default.asp?p=broendby&page=document&docId=145540&itemId=145569&attachmentId=145571>

Venlig hilsen

Ali Saed Alhakak  
Vejingeniør

Sags nr.: 153-2018-4160

Dok.nr.: 153-2018-60600

Cpr./Cvr.nr.

**TEKNISK FORVALTNING • BRØNDBY RÅDHUS**

Park Allé 160, 2605 Brøndby • Tlf.: 4328 2828

Mail: teknik@brondby.dk • www.brondby.dk

Rådhuset er åbent: Mandag til onsdag kl. 9-13, torsdag kl. 13-17.30, fredag kl. 9-12

Telefonerne er åbne: Mandag til onsdag kl. 9-14.30, torsdag kl. 9-17.30, fredag kl. 9-12

22. februar 2018

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

## Høringssvar fra Byregion Fyn vedrørende trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Byregion Fyn er et tværkommunalt strategisk og praktisk samarbejde mellem de fynske kommuner. På infrastrukturområdet er samarbejdet udtrykt med fælles udarbejdelse af "FYN I BEVÆGELSE – Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35", som blev vedtaget i april 2017 af samtlige ti fynske kommuner (Den fynske infrastrukturstrategi vedlagt som bilag).

Det er med stor interesse Byregion Fyn har læst trafikplanen for den statslige jernbane 2017-31. De fynske kommuner har selv store ambitioner om en fremtidig attraktiv nærbanedrift (se nedenfor om "Det Fynske S-tog) og forventninger til den fremtidige statslige jernbanebetjening ind, over og ud af Fyn samt internt på Fyn og vil i det følgende kommentere den fremsendte statslige trafikplan frem mod 2032.

### Timemodellen

Fyn anser Timemodellen som et særdeles vigtigt og højklasset jernbaneprodukt, som kan forbinde hele Danmark i en højst tiltrængt og moderne højhastighedsløsning. De fynske borgmestre og dermed de fynske kommuner har gennemførelse af Timemodellen som højeste prioritet frem mod 2035. Det er derfor glædeligt, at 1. fase af dette langsigtede jernbaneprojekt omfatter realisering af den nye højhastighedsbane på Vestfyn (2020-26).

På Fyn lægges der i den vedtagne FYN I BEVÆGELSE stor vægt på Timemodellen, så der sikres gode omstigninger til det regionale jernbanenet og skabes gode forbindelser fra stationerne (særlig Odense Banegårdcenter) til hele det fynske område.

Fyn er optaget af, at højhastighedsopgraderingen Ringsted-Odense (2024) fremmes efter de fremlagte planer, så der så tidligt som muligt kan køres hurtigtog mellem Odense og København.

### En mere effektiv jernbane

Med den omfattende og stigende togpendling på Fyn (Svendborgbanen og Vestfynsbanen) og fjerntogene til bl.a. Trekantområdet og København er det helt centralt at køreplanerne er robuste og kan afvikles med høj rettidighed, for at kunne tilbyde den rette service til passagererne og kunne udgøre et reelt alternativ til bilen. Fynboerne efterlyser enkle køreplaner med faste minuttal, gode korrespondancer samt kortest mulige rejsetid.

DSB bør efter de fynske borgmestres opfattelse være ambitiøse med eltog til fjerntrafikken, men der bør også hurtigst muligt etableres elektrificering på Svendborgbanen, så der hurtigst muligt kan indsættes ellokomotiver i regionaltrafikken på hele Fyn.

### Svendborgbanen – ønske om nyt Baneprojekt 2022

Odense er en by i stor vækst, hvor der er og vil blive investeret voldsomt de næste mange år. Med vækst i erhvervslivet, Odense Universitet, det nye supersygehus OUH i Odense syd er det nødvendigt at understøtte denne vækst med investeringer i den kollektive trafik. Beslutningen om at etablere en letbane har været en nødvendighed for at understøtte denne udvikling, hvor Odense Letbane kobles direkte op på fjern- og regionaltrafikken.

Med særlig fokus på regionaltrafikken skal der peges på, at Fyn er specielt udfordret på Svendborgbanen. Der er i dag tre afgangene i timen i myldretiden og en stadig stigning i passagerudviklingen på 25% fra Ringe – Odense (s. 76), og der vil utvivlsomt ske en stigning i passagertallet, når letbanen knyttes til

Svendborgbanen, hvilket der tilsyneladende ikke er taget hensyn til i trafikplanen. Samlet set kan der konkluderes, at der er store udfordringer på strækningen med store uregelmæssigheder i driften.

Der er flere årsager til dette. Der er tale om en i hovedsagen etsporet bane med kun få overhalingsmuligheder og med gammelt signalsystem, der betjenes af utilstrækkeligt materiel. Så for at afhjælpe denne udfordring vil det være hensigtsmæssigt at få gennemført en analyse, der ser på muligheden for at blive knyttet helt tæt til Timemodellen, f.eks. fire afgang i timen, hvoraf to kan køre op mod Superlyn, og dermed også få set på, hvad dette vil kræve af nye krydsningsmulighed og opdaterede signalsystemer på Svendborgbanen med henblik på at få belyst betydningen for den kommende passagerudvikling. Samtidigt vil det være hensigtsmæssigt at se på muligheden for en hastighedsopgradering og en elektrificering af strækningen.

De 10 fynske borgmestre ønsker en sådan analyse og strategiske forarbejde på Svendborgbanen indarbejdet i Baneprojekter, der skal undersøges og realiseres i 2022. Fra Fyns side deltager kommunerne langs Svendborgbanen og Byregion Fyn gerne i arbejdet med udviklingen af forundersøgelser og udredninger, der kan føre til en forbedret regional togbetjening på det fynske nærbanenet.

### **Det fynske S-tog - Ønske om Baneprojekt 2027/2032**

FYN I BEVÆGELSE Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 har som ambition at fremme udbuddet og kvaliteten af sammenhængende rejser (gang-cykel-bus-bil og tog) på Fyn. Øverst i det kollektive hierarki er Timemodellen, men for at sikre en intern sammenhæng på Fyn samt skabe en stærkere udveksling til især Trekantområdet, men også Vestsjælland foreslås etableret et **Fynsk S-tog** (moderne nærbaneløsning) der binder hele Fyn sammen.

Med etablering af højhastighedsbanen på Vestfyn frigives kapacitet på den eksisterende Vestfynsbane, Svendborgbanen kan indgå i en opgraderet udgave (se ovenfor) ligesom strækningen hvor regionaltoget København- Slagelse køres i dag forlænges til Odense i 2027. Det Fynske S-tog tænkes integreret med Odense Letbane med Odense Station og Hjallesø Station som centrale omstigningsterminaler.

Det fynske S-tog vil (som et stort T) dække det meste af Fyn, ligesom det vil koble sig på Kolding/Fredericia/Vejle og Slagelse. En S-togslignende betjening vil styrke sammenhængskraften, øge mulighederne for at pendle til uddannelse og job og løfte bosætningen i stationsbyerne i det syddanske område. Der opfordres derfor til, at der arbejdes aktivt på, at der på regionaltogets forbindelserne på Vestfyn- og på Svendborgbanen skal ske en markant forbedring af togbetjeningen

De 10 fynske borgmestre ønsker denne lokalbanevision for Fyn og det centrale Danmark indarbejdet i Baneprojekter, der skal undersøges og realiseres i 2027/2032. Fra Byregion Fyns side deltager vi gerne i arbejdet med udviklingen af forundersøgelser og udredninger, der kan føre til en forbedret regional togbetjening på det fynske nærbanenet.

### **EU-målsætning 2050**

Fyn støtter den grønne og bæredygtige dagsorden for både persontransport og godstransport.

Selv med en udvidelse af den fynske motorvej til 6 spor vil der være behov for en opgradering af jernbanenettet, såfremt motorvejen ikke meget hurtigt skal blive fyldt op igen med endnu flere biler.

EU-målsætningen om, at senest i 2030 bør 30% af den del af vejgodstransporten, som transporteres 300 km. og derover, overføres til andre transportformer såsom jernbane og eller vandveje, og målet forhøjes til 50% i 2050 er et godt udgangspunkt. Taulov ses at være den bedst beliggende kombiterminal for det fynske og syddanske område og bør styrkes og udbygges.

På vegne af de 10 fynske borgmestre

Med venlig hilsen

  
Borgmester Bo Hansen  
Svendborg Kommune



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

Sendt elektronisk til: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

**Rådhuset**  
Kirkevej 7  
2791 Dragør

Tlf.: 32 89 01 00

[www.dragoer.dk](http://www.dragoer.dk)

## Høringssvar fra Dragør Kommune - Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Hermed fremsendes høringssvar fra Dragør Kommune til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udsendte Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, høringsudgave af 24. november 2017.

31. januar 2018

Sagsid. Sag 17/3847  
Ref. Henrika

Dragør Kommune har noteret sig, at det i Trafikplanen anføres, at høj tilgængelighed giver sorte tal på bundlinjen for samfundet. Jo mindre trængsel desto mindre spildtid. Endvidere anføres, at jernbanen binder Danmark bedre sammen og sikrer mobiliteten i storbyerne, hvor befolkningstætheden og trængslen forventes at stige. Endvidere anføres i Trafikplanen, at der er et potentiale for at styrke den kollektive betjening mellem Sjælland og Københavns Lufthavn samt at en bedre togbetjening af Amager passer godt sammen med byudviklingen i dette område.

Dragør Kommune skal i den anledning gøre opmærksom på, at

- Dragør Kommune er den eneste kommune på Sjælland uden banebetjening
- Mere end 77 % af den erhvervsaktive befolkning i Dragør Kommune hver dag pendler ud over kommunegrænsen, hvilket gør Dragør Kommune til en af de mest 'udpendlende' kommuner i Danmark
- der ikke findes ungdomsuddannelser i Dragør Kommune, og at 94,1 % af kommunens unge er i gang med ungdomsuddannelse 15 måneder efter endt 9. klasse, hvorfor de benytter den offentlige trafik ud af kommunen hver dag
- Dragør Kommune har svært ved at rekruttere personale, bl.a. fordi forbindelserne til Dragør er dårlige
- kommunens erhverv – ikke mindst turisterhverv – efterlyser bedre forbindelser til Dragør kommune
- Dragør Kommune ikke finder det hensigtsmæssigt for pendlerne på Amager, at den påtænkte omlægning af Kystbanen fra 2022 betyder færre afgange i myldretiden på strækningen København H - Københavns Lufthavn, hvor der i forvejen kan være pres på togenes kapacitet.

### Åbningstid

Mandag-tirsdag	10.00-14.00
Onsdag	Lukket
Torsdag	10.00-18.00
Fredag	10.00-13.00

### Telefontid

Mandag-onsdag	10.00-14.00
Torsdag	10.00-18.00
Fredag	10.00-13.00

I øjeblikket har Dragør Kommune en stor andel bilpendlere, som medvirker til den voksende trængsel i hovedstadsområdet.

Med henblik på at øge tilgængeligheden og minimere trængslen i hovedstadsområdet skal Dragør Kommune foreslå, at Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 medtager følgende muligheder:

- en forlængelse af regionaltogets baneforbindelse til DSB's klaringscenter langs Kystvejen til Lufthavn Syd ved Sydvagten på grænsen mellem Dragør og Tårnby Kommune i Dragør Kommunes nordøstlige 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 lokalplanforslag for lufthavnens østlige område, side 16: [http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20\\_3141061\\_1459336014\\_419.pdf](http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20_3141061_1459336014_419.pdf). Her er også beskrevet, at man er tæt på makskapacitet for biltrafik på Kystvejen langs lufthavnen, som benyttes af både bilister til og fra Dragør samt til cargo, hvilket understreger vigtigheden af at få afklaret mulighederne for bedre offentlig betjening
- 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

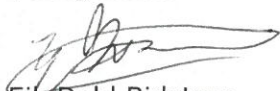
Trængselskommissionen har allerede i sin rapport fra 2013 tegnet en rute øst om lufthavnen til Dragør i det, de beskriver som et 'sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik' – enten som letbane eller som højklassede busruter, såkaldte BRT-ruter.

Derfor er det af stor vigtighed, at en fremtidig bane- eller busbetjening af Dragør indarbejdes i ombygningsprojekter 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 stadigt vigtigere metro. I den seneste periode er der i lufthavnen kommet fysisk længere mellem busstoppestedet til Dragør og Metrostationen samt togstationen til daglig gene for pendlere.

Dragør Kommune vil gerne invitere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til et temamøde med kommunalbestyrelsen om mulighederne.

Venlig hilsen



Erik Dahl Bidstrup  
Borgmester

/



Mette Jeppesen  
Teknisk direktør

## Banebetjening af Dragør – et idéoplæg

Af: Alex Landex

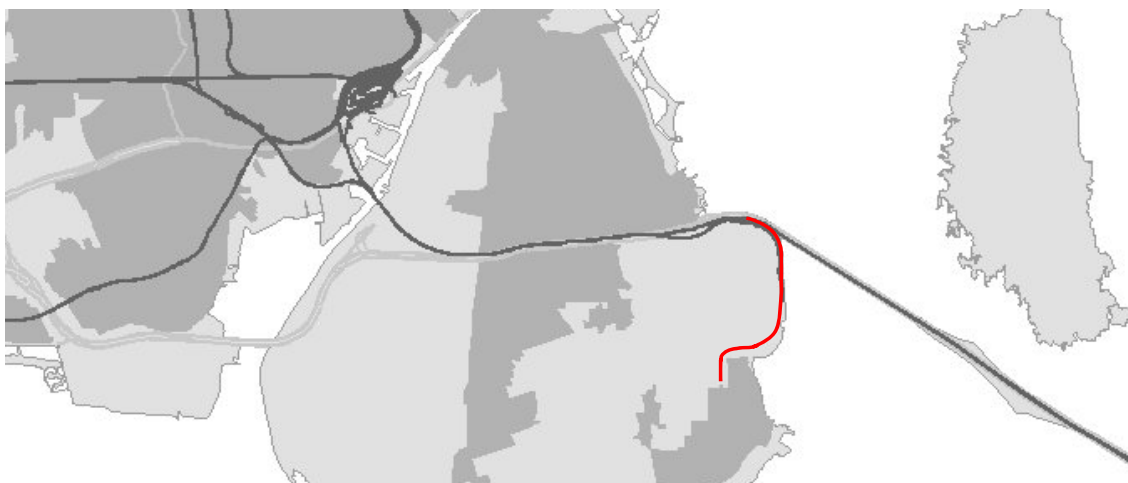
I 2004 blev det beregnet at trængsel i hovedstadsområdet kostede 5,7 mia. kr. om året. Siden er trafikken steget, og Infrastrukturkommissionen forventer en yderligere stigning på det danske vejnet på mellem 70 og 90% frem mod år 2030. Trafikstigningen betyder mere trængsel på vejene. Denne trængsel påvirker 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](http://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.

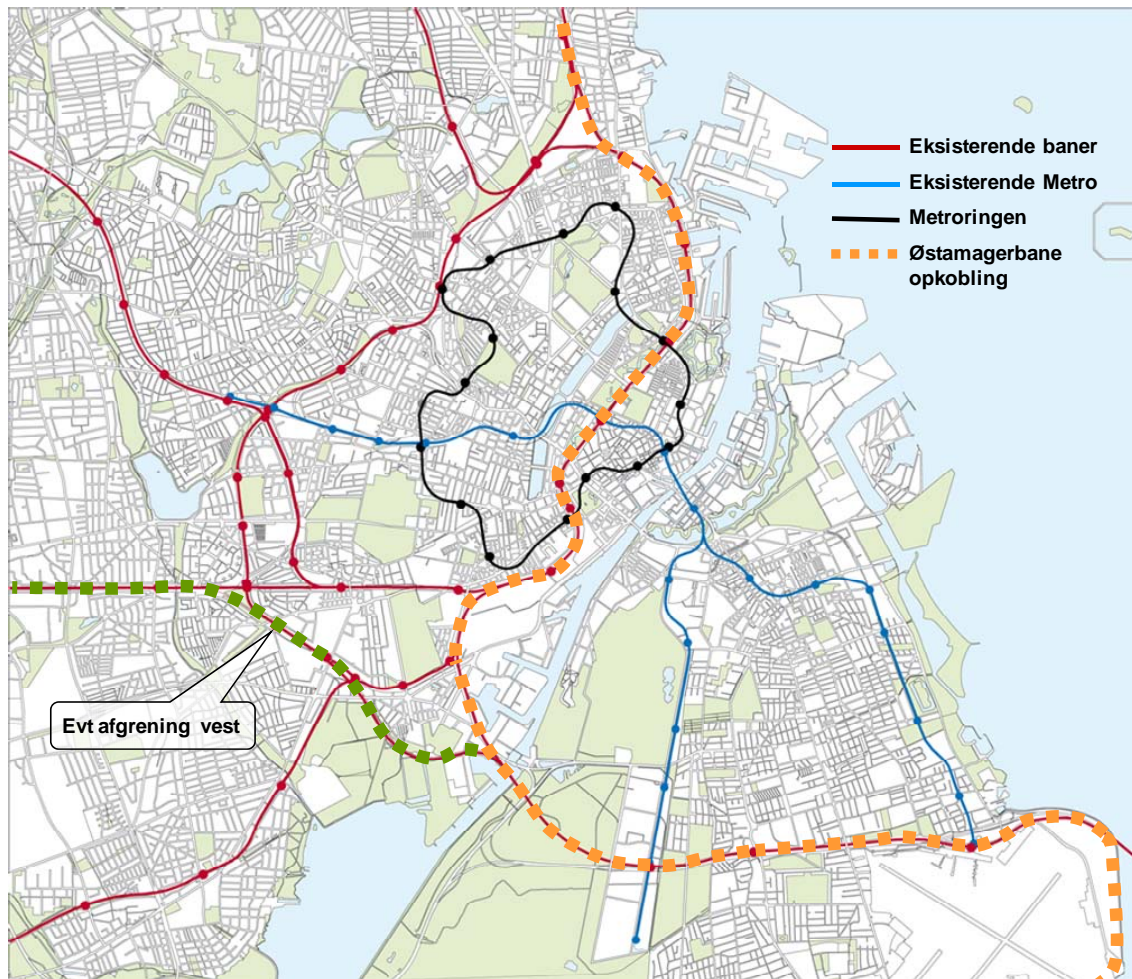
Med en Dragør-bane vil det være muligt at nå centrum af København 10 minutter hurtigere sammenlignet med den hurtigste busforbindelse i dag.

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.

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

Favrskov Kommune  
**Trafik og Veje**  
Skovvej 20  
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

[favrskov@favrskov.dk](mailto:favrskov@favrskov.dk)  
[www.favrskov.dk](http://www.favrskov.dk)

## Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

28. februar 2018

Favrskov Kommune fremsender hermed høringssvar til Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 (herefter trafikplanen).

Sagsbehandler:  
Peter Lundtofte

Tlf. 8964 5339  
[pelu@favrskov.dk](mailto:pelu@favrskov.dk)

### Elektrificering og konsekvenser for vejbroerne

Elektrificering af strækningen Fredericia – Aalborg medfører ændringer af flere vejbroer, der fungerer som knudepunkter for lokal og regional biltrafik. For at undgå betydelige gener for beredskab, pendlere og detailhandel bør ændringerne af vejbroerne gennemføres, så generne for biltrafikken begrænses mest muligt.

**Personlig henvendelse:**  
Favrskov Kommune  
**Trafik og Veje**  
Torvegade 7  
8450 Hammel

Favrskov Kommune forventer, at der arbejdes for, at elektrificeringen gennemføres helt uden lukning af broerne i Hadsten og Laurbjerg. Hvis dette mod forventning ikke kan lade sig gøre, har Favrskov Kommune med interesse bemærket, at de påtænkte anlægsarbejder forbundet med ændringer af broen ved Væthvej i Langå udbydes i såkaldt 'omvendt udbud' med krav om at broen ikke lukkes for biltrafik i mere end tre måneder. Favrskov Kommune forventer at samme udbudsform anvendes i forbindelse med de påtænkte ændringer af de berørte vejbroer i Hadsten og Laurbjerg.

Sagsnr.  
710-2008-44345

Dokument nr.  
710-2018-40051

Cpr.-/CVR-nr./Ejd.nr.

### Letbanens etape 2

Favrskov Kommune forbereder aktuelt sammen med Aarhus Kommune VVM vurdering af etape 2 strækningen fra Lisbjerg til Hinnerup. Der er allerede afsat statslige midler til dette arbejde. I trafikplanen bør det indgå, at Hinnerup efter etablering af letbanens etape 2 vil fungere som knudepunkt for den kollektive trafik i hele Aarhus Nord. Letbanens forbindelse til den jyske længdebane vil således være det naturlige knudepunkt for pendlere fra store dele af Midt- og Nordjylland til Aarhus. På den baggrund forventer Favrskov Kommune, at den regionale og nationale togdrift vil indeholde betydeligt flere standsninger i Hinnerup.

### IC-stop i Hinnerup

Favrskov Kommune noterer sig med tilfredshed, at der i planen, jf. figur 74. "Linjediagram fjern- og regional 2027 vest" er foreslået, at der laves stop i Hinnerup for IC-togene. Da Favrskov Kommune ikke ser nogle anlægstekniske hindringer for at påbegynde med IC-tog stop i Hinnerup, vil vi gerne indgå i en dialog om, at det etableres snarest muligt.

Det påtænkte park-and-ride anlæg ved Aarhus Nord vil fungere som naturligt transitpunkt fra bil til letbanen. Dette anlæg vil således bidrage betydeligt til målet om at dæmpe trafikken ind i Aarhus.

### **Togbetjening Aarhus-Randers-Viborg**

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. Det er vigtigt, at der er gode forbindelse, herunder kort ventetid på stationerne i kommunen for passagerer, der skal videre til/fra Aalborg, Odense og København.

I forbindelse med høring af Trafikplan for jernbanen 2012-2027, fremsendte Favrskov Kommune høringssvar med fortsat ønske om oprettelse af nyt standsningssted i Laurbjerg på strækningen Struer-Langå-Aarhus i Favrskov Kommune.

Favrskov Kommune er på den baggrund tilfreds med at der med forliget "Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområderne" er afsat statslige midler til etablering af trinbræt i Laurbjerg i Favrskov Kommune. Favrskov Kommune følger løbende arbejdet med at præcisere udgifter og tidsplan for etablering af trinbrættet.

På den baggrund er Favrskov Kommune uforstående overfor, at det fremgår af trafikplanen, at de foreløbige resultater af en undersøgelse fra Danmarks Tekniske Universitet (DTU) indikerer, at der ikke skulle være grundlag for at etablere en ny station i Laurbjerg.

Favrskov Kommune fik i 2012 COWI til at udarbejde en rapport, der skulle vurdere muligheder og konsekvenser for reetablering af Laurbjerg som standsningssted for tog. Rapporten konkluderer, at det med daværende køreplan ville være muligt, at standse for af- og påstigende passagerer, for de regionaltog der kører gennem Laurbjerg. COWI har i henholdsvis 2013 og 2015 lavet tillæg til rapporten, som endvidere konkluderer, at en opgradering af strækningen til 180 km/t ikke udelukker muligheden for standsning i Laurbjerg.

De endelige undersøgelsesresultater fra DTU fra december 2017 vedrørende stationsåbninger konkluderer, at der vil være en betydelig rejsetidsgevinst ved togdrift mellem fx Laurbjerg og Aarhus H i forhold til busdrift. I forhold til en mulig åbning 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 boligområde i Laurbjerg.

Favrskov Kommune fastholder derfor, at der bør etableres et standsningssted i Laurbjerg. I Laurbjerg er også en udbygning i gang og et standsningssted i Laurbjerg, vil desuden medvirke til at binde Favrskov Kommune sammen med den kollektive trafik i hele regionen.



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

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 24. november 2017 sendt "Statens trafikplan 2017-2032" i høring.

Teknik & Miljøudvalget i Faxe Kommune har følgende bemærkninger til planen:

- **Der skal etableres niveaufri passage over eller under sporene på Haslev Station.** Trafikstyrelsen har helt tilbage i 2013 vurderet sikkerheden i perronovergange på de farligste stationer, og her var og er Haslev Station på listen. På stationen er hele tre perronovergange, hvoraf de to benyttes flittigt som bydelsforbindelse, og Trafikstyrelsen konkluderer i 2013 at der er en forøget risiko omkring netop disse overgange. Til dato er der intet sket i sagen, og nu hastighedsopgraderes strækningen samtidig med at det må forventes, at et antal tog vil være gennemkørende – Noget de lokale, der krydser sporene, ikke er vant til. Endelig etableres der i 2018-2019 en ny busterminal ved Haslev Station, og denne vil tiltrække flere brugere til stationen.
- **Perronerne ved Haslev Station bør forlænges.** De nuværende har en længde der indebærer, at de ny tog på strækningen ikke kan betjene alle vogne i togstammerne.
- **Der bør sikres niveaufri adgang mellem perron og tog.** Den nuværende niveauforskel mellem perron og tog vanskeliggør adgang for ældre og handicappede.
- **Det anbefales, at der arbejdes for at etablere dobbeltspor på strækningen mellem Køge Station og Køge Nord,** herunder etablering af ny perron øst for sporet ved Østre Banevej på Køge station, hvorved der skabes mulighed for betjening af 4 gennemgående spor. Strækningen vil som enkeltsporet være en flaskehals som svækker muligheden for at befolkningen i såvel den østlige del af Faxe kommune som i Stevns kommune (ca. 35.000 indbyggere) får del i den reducerede rejsetid mellem Køge og København H.

"Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" i øvrigt tages til efterretning.

Med venlig hilsen

Hans Ege-Møller  
Teamkoordinator

Postadresse:  
Trafik  
Frederiksgade 9 - 4690 Haslev

Telefon: 56 20 30 00  
Telefax : 56 20 30 01  
www.faxekommune.dk

Kontoradresse:  
Frederiksgade 9  
4690 - Haslev

Direkte: 56203040  
Mail: trafik@faxekommune.dk

Dato 21.02.2017  
j./sagsnr. 30.10.40-G01-1-17



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

info@tbst.dk

Borgmester@fredensborg.dk  
7256 5242  
Sagsnr. 18/1557

22. februar 2018

## **Fredensborg Kommunes bemærkninger til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Vi er naturligvis glade for, at man i forbindelse med høringen af trafikplanen har valgt at prioritere kommunens mulighed for at komme med bemærkninger, da vi ved at mange af kommunens borgere er afhængige af såvel en velfungerende kystbane med god sammenhæng til det øvrige transportnet, som S-tog m.v.

### **Hellere en plan som sammentænker transportformerne**

Vi mener, at det er positivt at planen ser på hele systemet af forskellige banebaserede løsninger i og omkring København, og ikke kun ser på de enkelte baneprodukter, hver for sig. Vi mener dog, at man med fordel kunne udarbejde en mere overordnet plan for samspillet mellem alle transportformer, da det kan give et bedre overblik over hvad staten ønsker på transportområdet.

Dette gælder i særlig grad for kommunerne i Region Hovedstaden og Region Sjælland, hvor borgerne dagligt oplever manglende kapacitet uanset om de vælger tog, bus eller bilen. Vi efterspørger klarhed over, hvordan man ønsker at de forskellige transportformer skal hænge sammen, og hvor der skal prioriteres. Den udarbejdede plan har desuden den svaghed, at den kun forholder sig til transporten i mellem stationerne og på ingen måde forholder sig til sammenhængen med eksempelvis busnettet.

Dette kan medføre at nogle af konklusionerne i planen kan være fejlagtige, da en forudsætning for disse konklusioner er at resten af nettet kan tilpasse sig ændringerne på banerne. Dette er et symptom på en generel udfordring med at der er alt for mange aktører på det kollektive trafikområde i Region Hovedstaden, hvor både Metro, S-tog, Lokaltog, DSB-tog og Movia busser skal koordineres med hinanden. Fredensborg Kommune ønsker i højere grad en sammentænkning.

### **Bekymringer for robustheden i planen**

Det er vores opfattelse at Banedanmark i de næste mange år skal gennemføre mange store projekter som får indflydelse på et allerede meget presset banenet. Det er derfor positivt at man i planen har fokus på robusthed i systemet. Vi er dog bekymret for om denne robusthed kan opnås med den måde som banearbejder og erstatningstransport planlægges på i dag.

Systemet med at midlertidigt nedlagte togstrækninger erstattes med togbusser, lægger et øget pres på kommunerne dels i de kommunale og regionale busser, men også på de kommunale veje. DSB og Banedanmark er underlagt nogle lovmæssige bindinger som opleves begrænsende for at sikre den bedst mulige erstatningskørsel.

### **Ingen reduktion på antallet af afgang**

Vi mener at en ændring af driften på Kystbanen om aftenen fra 20-minutters drift til 30-minutters drift er helt uacceptabel. Det vil forringe mulighederne for at benytte toget til og fra arbejde, for de mennesker som arbejder og studerer på skæve tidspunkter, og forringe adgang til kulturtilbud i København. Der er i dag en høj grad af benyttelse af kollektiv transport mod København. En forringelse af frekvensen på Kystbanen kan reducere denne gode udvikling. Derudover er der begrænset mulighed for at parkere i København, hvorfor benyttelse af tog også i aftentimerne er hensigtsmæssigt ud fra et samlet trafikalt synspunkt.

### **Fredensborg Kommune er en del af Greater Copenhagen**

Vi mener at en dårligere forbindelse til Ørestaden, Københavns Lufthavn og Malmø vil ramme Fredensborg Kommunes borgere uforholdsmæssigt hårdt. Vi ser ingen fordele i at pendlere til arbejdspladserne i og omkring Ørestaden og rejsende mod lufthavnen skal skifte til en overfyldt Metro. Vi vil derfor på det kraftigste opfordre styrelsen til at genoverveje planen om at fjerne den direkte forbindelse mellem Nordsjælland og Sverige.

Region Hovedstaden har de seneste år været igennem en større forandring og man har i samarbejde med Malmø oprettet en ny vækstmotor i form af Greater Copenhagen-samarbejdet. Fremtidsvisionen for hovedstadsområdet er således et øget samarbejde med vores svenske naboer. Dette samarbejde er kun muligt hvis der er en god forbindelse mellem hele den danske og den svenske side af Øresund og ikke kun mellem de to store byer. Vi finder det derfor mærkværdigt at man fra statens side ønsker at prioritere banedriften på en måde, der modarbejder sammenhængen mellem Region Hovedstaden og Skåne. Det er Fredensborg Kommunes holdning at staten bør støtte op om samarbejdet specielt i forhold til prioritering af infrastrukturen i hele Greater Copenhagen.

Fredensborg Kommune mener, ud fra ovenstående argumentation, at staten skal fastholde den nuværende linjeføring af Kystbanen og fastholde den nuværende 20-minutters drift på Kystbanen i aftentimerne.

Med venlig hilsen

Thomas Lykke Pedersen  
Borgmester

Freja Brabæk Kristensen  
Formand for Infrastruktur- og  
Teknikudvalget



## Høringssvar fra Fredericia Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

### Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Att: Signe Arrhenius

Fredericia, 7. februar 2018

Under henvisning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udsendte email fra 24. november 2017, sender Fredericia Kommune hermed sit høringssvar til Trafikplanen.

Fredericia har i kraft af sin centrale placering historisk set være et af landets vigtigste jernbaneknudepunkter, og er fortsat et vigtig tjenestested for banepersonale. Den position har betydet meget for byens selvforståelse som en stolt stationsby. Fredericia er udpeget af EU som et transportknudepunkt for godstransport på bane, og den rolle udvides i disse år med åbning af nye kombiterminaler. Den første runde af udflytning af statslige arbejdspladser styrkede BaneDanmarks tilstedeværelse i Fredericia med udvidelse af deres projektafdeling, og Fredericia er i kraft af det nyligt opførte Trafiktårnet Vest også en vigtig brik i styring af fjerntogtrafikken. Den fremtidige udvikling og betjening af den statslige jernbane har derfor stor betydning for Fredericia Kommune.

### Ny station i Erritsø

Der har igennem længere årrække været arbejdet på at etablere en ny station i Erritsø, med henblik på at betjene Erritsø-området med tog. Udover betjening af de 10.000 indbyggere, der bor indenfor stationsoplandet, er der mange uddannelser og arbejdspladser i området, der indgår i et af landets største erhvervsområder, DanmarkC.

Der er fælles opbakning til en ny station i Erritsø blandt kommunerne i Trekantområdet, og etablering af stationen indgår derfor også i Trekantområdets fælles kommuneplan.

Trafikstyrelsen har i en stationsanalyse fra 2014 konkluderet, at potentialet for en regionaltoogsstation placeret ved Snarelosevej i Erritsø er så lovende, at der bør udarbejdes et egentligt beslutningsgrundlag til videre politisk behandling. Vi vil kraftigt opfordre til at der fra statslig side følges op på denne konklusion.

Samfundsøkonomien for stationen i Erritsø er meget god. Ifølge Trafikstyrelsens beregninger i 2011 vil en station i Erritsø have en intern rente på op til 8,9% og en nettotidsgevinst på 400 minutter for passagererne.

Siden er der kommet nye uddannelser og mange nye arbejdspladser til området i forbindelse med udviklingen af DanmarkC erhvervsområdet, så passagergrundlaget er vokset yderligere. Den allerede gunstige samfundsøkonomi ved etablering af stationen må forventes at blive endnu bedre, når den nye bane over Vestfyn åbner, da der skabes mere kapacitet mellem Fredericia og Odense.

En station ved Snaremoosevej i Erritsø kan derudover bidrage til at skabe bedre nord/sydgående forbindelser i Jylland ved at give mulighed for omstigning mellem togene, uden at passagerer skal køre over Lillebæltsbroen til Middelfart og skifte tog, for derefter at køre tilbage over Lillebælt igen.

### **Bedre forbindelser internt i Trekantområdet og i Østjylland**

Vi har af høringsmaterialet kunnet se, at der lægges op til forringelser i togbetjeningen mellem Fredericia og Kolding fra 2027, hvor den nuværende frekvens på to tog i timen nedgraderes til ét fast tog i timen og et myldretidstog. Det gør det svært for de mange pendlere og studerende at rejse mellem to af Trekantområdets største byer.

Tværtimod, er der behov for at skabe bedre forbindelser internt i Trekantområdet, da området udgør ét fælles arbejdsmarkedsopland. Når og hvis de planlagte kapacitetsmæssige udbygninger på Vestfyn og i Østjylland, der er inkluderet i Togfond DK projektet, er gennemført, giver det mulighed for en væsentlig forbedring af den lokale togbetjening i Østjylland og Trekantområdet.

Det vil i den situation være muligt at gennemføre en lokal/regional togbetjening i retning af et S-togs lignende system. Det vil sige hurtigere højfrekvent togbetjening (3-4 tog i timen) og på faste minuttal. En sådan bedre togbetjening er nævnt i aftalen om Togfond DK, men står og falder med gennemførelse af denne plan.

Fredericia Kommune kan se store fordele i, at Togfond DK planerne gennemføres, herunder også etableringen af en togforbindelse over Vejle Fjord og en ny bane fra Hovedgård til Aarhus, da det vil bringe Trekantområdets største byer og Aarhus indenfor pendlingsafstand af hinanden, og dermed koble Danmarks andet og tredje største vækstområde sammen.

### **Timemodels betjening af Fredericia**

Som en del af den præsenterede plan for timemodellen, er det forudsat at Fredericia, Vejle og Horsens også betjenes med de hurtige superlyntog, og dermed får fordelene af væsentligt forkortede rejsetider til København.

Det stemmer dårligt med, at denne Trafikplan lægger op til, at man fra 2027 effektivt fjerner IC Lyn betjeningen af nævnte østjyske købstæder. Ifølge bilag 3 i Trafikplanen stopper alle tog, der betjener disse byer, i Middelfart og på en række stationer på Sjælland på vej til København. Det udgør en forringelse for rejsende mellem de større købstæder i Østjylland og København ift. IC Lyn betjeningen i dag. Vi kan ikke forestille os, at det kan være hensigtsmæssigt.

### **Forbindelser mod Tyskland og Sønderjylland**

Det er beklageligt at konstatere, at der opereres med planer om at fjerne den direkte forbindelse mellem Fredericia og Sønderjylland/Tyskland fra 2027. Det vil være en u hensigtsmæssig forringelse af de nord/sydgående togforbindelser i Jylland, hvor alle passagerer fremover vil skulle skifte i Kolding.

### **Bane til Billund**

Ligesom Trafikplanen skitserer forskellige muligheder for betjening af Aalborg Lufthavn med fjertog, er der behov for direkte togforbindelser mellem Billund lufthavn og de



vigtigste byområder lufthavnen betjener. Det har stor betydning for lufthavnens videre udvikling og mulighed for at tiltrække ny ruter og passagerer. Direkte togforbindelse til Billund lufthavn fra Trekantområdets største byer vil, med Billund lufthavns mange ruter til udenlandske knudepunkter, være en vigtig brik for at sikre Trekantområdets internationale tilgængelighed. Det er derfor vigtigt, at der ved Billund banens åbning indsættes direkte tog mod Fredericia, Odense og Kolding.

Der henvises i øvrigt til Trekantområdets fælles infrastrukturstrategi, der er vedhæftet dette høringssvar.

Vi ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde om udviklingen af den statslige jernbane.

På vegne af Fredericia Kommune,



Jacob Bjerregaard  
Borgmester  
Fredericia Kommune



Mogens Bak Hansen  
Direktør for Vækst  
Fredericia Kommune

# Infrastrukturstrategi - positionspapir pr. 20.maj 2016

20. maj 2016

BILLUND FREDERICIA HADERSLEV KOLDING MIDDELFART VEJEN VEJLE

**Trekantområdet Danmark**

Kolding Åpark 1  
DK-6000 Kolding  
T. +45 7979 7878

info@trekantområdet.dk  
www.trekantomraadet.dk

VI  
møder  
verden

## Indledning

Trekantområdet er begunstiget af en central placering, hvor landets vigtigste overordnede vej- og baneforbindelser mødes. Mange virksomheder har derfor placeret sig i Trekantområdet, da det både logistik- og tilgængelighedsmæssigt er en ideel placering.

I Trekantområdets Vækststrategi fra 2013 er det et væsentligt element, at Trekantområdets centrale beliggenhed skal understøttes af en fortsat velfungerende infrastruktur, der giver optimal tilgængelighed og høj mobilitet. Optimal tilgængelighed og høj mobilitet betyder i denne sammenhæng bl.a. at Trekantområdet skal have hurtige og hyppige forbindelser til andre vigtige vækstcentre i ind-/udland, hurtige hyppige togforbindelser til landets øvrige store byer samt mod Hamburg, gode forbindelser til Billund Lufthavn samt en robust vej- og baneinfrastruktur, der kan klare nuværende og kommende trængsel når den evt. opstår.

Den overordnede infrastruktur, der skal sikre Trekantområdet den optimale tilgængelighed og høj mobilitet i forhold til omverdenen er fortrinsvis et statsligt ansvar. Det skyldes at tilgængelighed og mobiliteten i forhold til omverdenen foregår ad de overordnede statslige vej- og baneforbindelser, der passerer gennem og mødes i Trekantområdet.

Det er også på det statslige net af veje og baner de største barrierer for den optimale tilgængelighed og mobilitet eksisterer. Barriererne består for det første af de betydelige trængselsproblemer, der allerede i dag kan iagttages på de centrale del af det overordnede vejnet i området, og som ifølge diverse prognoser forventes at blive væsentligt forværret de kommende år. Disse trængselsproblemer skyldes utilstrækkelig kapacitet på de centrale dele af vejnettet. Barriererne omfatter den utidsvarende standard der eksisterer på vejforbindelserne til Billund Lufthavn, og endelig de ikke-konkurrencedygtige reisetider der eksisterer på mange jernbaneforbindelser, hvilket også betyder en væsentlig barriere for optimal tilgængelighed og mobilitet.

Udover den statslige vej- og bane infrastruktur er Billund Lufthavn og områdets havne meget vigtige elementer i forhold til Trekantområdets optimale tilgængelighed og mobilitet i forhold til omverdenen. Disse infrastrukturfaciliteter er alle organiserede som kommunale aktieselskaber, der investerer i udbygget kapacitet og faciliteter når det ud fra en økonomisk kalkule er optimalt. Det samme kan ikke siges om de statslige infrastrukturanlæg, hvor der er adskillige projekter i Trekantområdet der er gennemanalyseret, og som har en meget høj samfundsøkonomisk forrentning, men på trods af det ikke er igangsat.

Dette positionspapir vedr. optimal tilgængelighed og høj mobilitet i forhold til omverdenen vil derfor koncentrere sig om de statslige forpligtelser på veje og bane. Strategien vil indenfor områderne vej og bane pege på de konstaterede problemer samt Trekantområdets ønsker i forhold til pågældende problemstillinger.

#### INFO-BOX

### Det statslige planlægningssystem og statslige infrastrukturaftaler

Inden staten beslutter og igangsætter et større infrastrukturprojekt er der typisk gået et mangeårigt planlægnings- og beslutningsforløb, opdelt i et antal trin. Igangsættelse af forløbet, samt fortsættelse på næste trin kræver i hvert tilfælde en særskilt politisk beslutning, oftest aftalt som led i de løbende transportforlig.

Et typisk forløb består af:

1. Indledende undersøgelser/strategiske undersøgelser
2. Forundersøgelser
3. VVM undersøgelser. Ved visse (store) projekter på grundlag af projekteringslov
4. Anlægslov/beslutning
5. Bevilling på finansloven, og herefter egentlig igangsættelse af anlægsarbejder.

Specielt på de indledende trin følges planlægningssystematikken ikke slavisk, og i nogle tilfælde springes forundersøgelser over, eller indledende/strategiske undersøgelser slås sammen med forundersøgelser. Det er specielt tilfældet for mindre projekter.

Igangsætning af planlægning og gennemførelse af statslige infrastrukturprojekter besluttet stort set altid gennem relativt brede og længerevarende politiske forlig/aftaler, som typisk rækker over flere valgperioder. For stort set alle de infrastrukturtiltag, der er omtalt i denne strategi, er planlægnings- og beslutningsprocessen i et eller andet omfang igangsat som følge af enten "Grøn Transport" aftalen fra januar 2009 eller Togfonden DK aftalerne fra september 2013/ januar 2014.

"Grøn Transport"-aftalen - hvor den daværende VK-regering, samt S, DF, RV, SF og LA er aftalepartnere - omfatter først og fremmest Infrastrukturfonden for perioden 2009-2020. Finansieret af Infrastrukturfonden 2009-2020 er der igangsat projekter for i alt 97 mia. kr. til gennemførelse frem til 2020. Herudover er der som led i "Grøn Transport"-aftalen igangsat og gennemført planlægning af en række projekter frem til og med VVM og evt. anlægslov, men hvor der pt. ikke nødvendigvis er penge til igangsættelse. Herudover er der som led i "Grøn Transport"-aftalen frem til og med foråret 2014 gennemført såkaldte strategiske undersøgelser af en række store projekter, der først forventes igangsat i perioden 2020-2030 og muligvis senere. En del af de projekter hvor der allerede er gennemført VVM og evt. vedtaget anlægslov, men hvor der her og nu ikke er finansiering kan muligvis godt gennemføres inden 2020, da der løbende kommer penge tilbage til Infrastrukturfonden. Det skyldes at alle de projekter, der er igangsat med finansiering af Infrastrukturfonden er bevilget med et tillæg på 30 %. Det vil sige at der løbende kommer tilbagebølg til Infrastrukturfonden i takt med at de enkelte projekter er færdiggjort, og vel at mærke er gennemført til mindre end det bevilgede beløb, inkl. 30 % tillæg. Transportministeriet har ultimo 2015 anslået, at der frem mod 2020 vil være et endnu ikke udmøntet tilbagebølg til Infrastrukturfonden på 5-6 mia. kr. Det må antages at dette beløb er konservativt anslået.

Togfonden DK, der i 2013 og 2014 blev indgået mellem den daværende S-R-SF regering samt DF og EL som aftale-partnere, omfatter en række store baneprojekter som timemodellen (inkl. ny bane over Vestfyn og Vejlefyord), elektrificering og Billund-banen for i alt 28 mia. kr. Her og nu er der af de 28 mia. kr. besluttet igangsat projekter for 23 mia. kr. inkl. 30-50 % usikkerhedstillæg. Projekter for de resterende 5 mia. kr. besluttet først endeligt igangsat efter 2024. I praksis er det banestrækningen Horsens-Aarhus, hvor planlægning igangsættes nu, men hvor anlæg først igangsættes i 2024, eller tidligere hvis der forinden er sket tilbagebølg på grund af billiggørelse af de igangsatte projekter. Udover de allerede principbesluttede og igangsatte projekter, kan der, såfremt der sker en billiggørelse af de igangsatte projekter, komme yderligere projekter. Her er der i forligsteksten peget på en ny bane Aarhus-Silkeborg, men den er ikke endelig besluttet. Den nuværende V regering indgår ikke som aftalepartner bag Togfond DK aftalen, og da der øjensynlig er tale om en underfinansiering i projektet er det pt. uvist om et eller flere af aftalens enkeltelementer udskydes eller dropes.

## Udbygning af vejnettet

### Udbygning af E20 fra Nørre Aaby frem mod Odense SØ

På E20 over Vestfyn mod Odense er der allerede i dag trængselsproblemer. I Transportministeriets afrapportering fra 2013 vedrørende for de strategiske undersøgelser, konkluderes det at E20 på Vestfyn er det sted i øst-vest trafikken hvor der først vil opstå kritisk trængsel, og dermed akut behov for en kapacitetsudvidelse.

Der er gennemført VVM og vedtaget anlægslov for hele strækningen Middelfart-Odense V og Odense V – Odense SØ. Frem til ultimo 2014, blev strækningen Middelfart – Nørre Aaby udvidet, mens finansiering af den resterende del fortsat udestår.

Med den fortsatte kraftige trafikudvikling er det helt afgørende for den fortsatte trafikafvikling, at de resterende dele af projektet frem mod Odense igangsættes nu. Der er allerede nu konstateret en ny flaskehals ved Nørre Aaby hvor motorvejen indsnævres fra 6 til 4 spor, og derudover er der generelle trængselsproblemer på hele strækningen. Prisen for den resterende del af projektet frem til Odense SØ er ca. 4 mia. kr.

**Trekantområdet vil arbejde for en udbygning af E20 fra Nørre Aaby frem mod Odense SØ:**

- *At de resterende etaper af udvidelsesprojektet fra Middelfart mod Odense SØ igangsættes nu, finansieret af tilbageløb til Infrastrukturfonden.*

### Ny parallelforbindelse over Lillebælt

Efter E20 over Fyn bliver den nye Lillebæltsbro den næste store flaskehals i øst-vest trafikken. Allerede nu kan der imødeses store trængselsproblemer i løbet af 10-15 år.

Transportministeriet har som led i de strategiske undersøgelser, som led i "Grøn Transport"-aftalen, vurderet forskellige muligheder for at imødegå de trængselsproblemer der forventes på Lillebælt.

En parallelforbindelse, umiddelbart ved siden af den nuværende Ny Lillebæltsbro, er ifølge Transportministeriets egne analyser den rigtige løsning. Transportministeriets analyser konkluderer således, at en parallelforbindelse er den billigste måde at forbedre vejkapaciteten over Lillebælt, den løsning der bedst aflaster vejtrafikken, og at øvrige løsningsmuligheder er mindre trafikalt hensigtsmæssige samtidig med, at der er særdeles store miljømæssige udfordringer forbundet med disse alternativer.

En parallelforbindelse er desuden den løsning, der anbefales samlet af alle kommuner i Region Syddanmark og af Region Syddanmark.

I forbindelse med undersøgelse af en parallelforbindelse for biler har Transportministeriet også undersøgt en kombineret vej og baneforbindelse. En ren vejforbindelse kan ifølge Transportministeriet anlægges for 5,5 mia. kr. En parallelforbindelse for biler kan evt. kombineres med en jernbaneforbindelse. I så fald vil prisen stige til 13-15 mia. kr. En parallelforbindelse der også inkluderer en ny højhastigheds baneforbindelse vil imidlertid, grundet krav til kurveradier, indebære omfattende indgreb overfor eksisterende bebyggelser på Jyllands-siden. En parallelforbindelse, der også inkluderer en højhastighedsjernbane, vil desuden betyde at nuværende Fredericia station ikke vil kunne blive betjent af nye hurtige togforbindelser.

Her og nu er der fra statslig side ikke besluttet at arbejde videre med en parallelforbindelse, og der er ikke afsat penge til videre planlægning.

**Trekantområdet vil arbejde for en ny parallelforbindelse over Lillebælt:**

- At der tages principiel beslutning om at en parallelforbindelse er den måde kommende kapacitetsproblemer på vejforbindelsen over Lillebælt skal løses.
- At videre planlægning igangsættes i god tid inden kritisk trængsel over Lillebælt opstår.
- At der i det videre planlægningsarbejde for en parallelforbindelse skal afklares hvorvidt der skal være tale om en ren vejforbindelse eller en kombineret vej og bane forbindelse. De betydelige negative konsekvenser en parallelforbindelse, der også inkluderer en højhastighedsbane, vil indebære for Fredericia, skal i den forbindelse indgå med stor vægt.
- At reduktion af støjbelastning omkring såvel nuværende som kommende parallelforbindelse indgår som en vigtig del af det videre planlægningsarbejde

**Forebyggelse af trængselsproblemer på motorvejen mod Hamburg**

E45/A7 forbinder Trekantområdet/Østjylland med Hamburg, og er den absolut vigtigste trafikkorridor for den danske vareeksport. På strækningen syd for Kolding mod Christiansfeld/Haderslev er der begyndende trængselsproblemer ikke mindst på grund af mange lastbiler. Ifølge Transportministeriet kan der opstå kritisk trængsel i løbet af en 10-årig periode på strækningen Kolding-Christiansfeld. På tysk side er der fra omkring Bordesholm (hvor motorvejen fra Kiel tilsluttes E45/A7) mod Hamburg allerede i dag store trængselsproblemer. Broen over Kielerkanalen er derudover et særligt problem, idet den indenfor de næste 10-11 år skal udskiftes på grund af dårlig teknisk stand.

På den tyske side er det konstateret, at der ikke er udbygningsbehov mellem grænsen og Bordesholm. På strækningen mellem Bordesholm og Elb-tunnelen er arbejdet med udvidelse med et spor i hver retning i fuld gang. Mellem Bordesholm og Motorvejskryds Hamburg Nordvest færdiggøres udvidelsen frem til ultimo 2018, mens den resterende strækning frem til Elb-tunnelen færdiggøres i hhv. 2020 og 2022-23. Der er samtidig igangsat planlægning og projektering af en ny bro over Kieler-kanalen, med henblik på at den kan være færdig i 2025-26. Forbundsregeringen har i marts 2016 offentliggjort den såkaldte Bundesverkehrswegeplan 2016-

2030. Den omfatter alle infrastrukturprojekter hvor anlæg eller planlægning/projektering kan igangsættes frem til 2030. I planen indgår der, udover en 2-sporet omfartsvej omkring Bredstedt, ingen projekter for udbygning af den såkaldte vestkystvej frem mod den dansk-tyske grænse ved Tønder.

På den danske side har strækningen fra Kolding mod den dansk-tyske grænse, som led i de strategiske undersøgelser af nord-syd forbindelser i Jylland, været analyseret. Der har desuden været gennemført en egentlig forundersøgelser vedrørende en udbygget eller ny vejforbindelse fra E20 ved Esbjerg mod grænsen ved Tønder.

Konklusionen på de nævnte analyser er, at for E45 syd for Kolding vil der være et udbygningsbehov mellem Kolding og Christiansfeld, og evt. senere videre syd på mod Haderslev/Aabenraa. Der er imidlertid ikke udsigt til nogen trængselsproblemer videre mod grænsen de næste mange årtier, da trafikintensiteten i grænsen nittet er relativt lavt. I forbindelse med analyserne vedrørende en hærvejsmotorvej er konklusionen, at den i givet fald mest hensigtsmæssig kan kobles på E45 syd for Christiansfeld, da den dermed kan afhjælpe kommende kapacitetsproblemer mellem Kolding og Christiansfeld.

Konklusionen på forundersøgelsen vedrørende en udbygning mellem E20 og Tønder, som er politisk godkendt af aftalepartierne bag "Grøn Transport", er at der ikke er noget grundlag for at arbejde videre med en motorvej eller motortrafikvej mellem E20 og Tønder/grænsen. Der er ikke noget trafikalt grundlag for en sådan udbygning, da den ikke vil aflaste E45 og der er som nævnt ingen planer i Tyskland om at videreføre motorvejen Hamburg-Heide mod den danske grænse.

Det er ikke pt. politisk besluttet om der skal arbejdes videre med en hærvejsmotorvej ved en egentlig forundersøgelse, og dermed ikke afsat penge her til. En hærvejsmotorvej vil koste i størrelsesordenen 15-20 mia. kr.

**Trekantområdet vil arbejde for forebyggelse af trængselsproblemer på motorvejen mod Hamburg:**

- At der skal være betydelig fokus på at forebygge trængselsproblemer på den vigtige motorvejskorridor fra Trekantområdet mod Hamburg.
- At der umiddelbart igangsættes en forundersøgelse vedr. en hærvejsmotorvej med henblik på en VVM undersøgelse umiddelbart herefter, der kan fastlægge den endelige linjeføring, og at en sådan linjeføring fastlægges så den kan modvirke de trængselsproblemer der allerede nu kan imødeses på E45 syd for Kolding mod Christiansfeld/Haderslev.
- At der støttes op om at en erstatning for den nuværende vejforbindelse over Kieler-kanalen er klar i 2025.

**Anlæg af Hærvejsmotorvej der både kan aflaste E45 ved Vejle Fjord og rundt om Kolding og betjene Billund Lufthavn**

Anlæg af en hærvejsmotorvej - også kaldet "midtjysk motorvej" fra Christiansfeld/Haderslev til Hobro er en oplagte mulighed for at virkeliggøre en af regeringens

vigtigste målsætninger om vækst og udvikling i hele landet, samt løse 2 store problemer i den jyske nord-syd trafik. For det første at give Billund Lufthavn og de store turistattraktioner i Billund en tiltrængt første klasses vejbetjening, og dernæst en nødvendig yderligere aflastning af E45 i hele Østjylland og Trekantområdet – herunder ikke mindst ved Vejle Fjord og Kolding– udover regeringens allerede bebudede udbygning af E45.

Billund Lufthavn – og de store turistattraktioner i Billund - mangler i dag en højklaset opkobling til motorvejsnettet, specielt mod syd og øst. Fra øst og syd går vejen gennem Vejle by eller ad almindelige 2-sporede landeveje med begrænset kapacitet og fremkommelighed. Omkring 75-80 % af kundegrundlaget for Billund Lufthavn kommer fra østlig retning. En hærvejsmotorvej vil give Billund Lufthavn den betjening lufthavnens størrelse og betydning tilsiger, og samtidig lette fremkommeligheden for trafikken til de store turistattraktioner i Billund.

Allerede i dag er der kritisk trængsel på en række del-strækninger på E45 i Østjylland og i Trekantområdet. Der vil gradvist komme flere og flere delstrækninger hvor der opstår kritisk trængsel, og som medfører behov for en udbygning. Som konstateret i den nuværende regerings regeringsgrundlag skal der løbende ske en udbygning af E45 i Østjylland og i Trekantområdet. En særlig problematik er omkring Vejle Fjord, hvor motorvejen blev udvidet i 2010-13. Her kan det imidlertid konstateres, at trafikken fortsat udvikler sig meget kraftigt. Fra 2010 til 2015 er trafikken på Vejlefjord-broen steget knap 22 %. Det er næsten hele den stigning på 27 % som de strategiske analyser, færdiggjort i 2013, forventer for hele perioden 2010 til 2030. Alene fra 2014 til 2015 er trafikken over Vejle Fjord steget med 7,3 %. Med den nuværende stigningstakt vil der, såfremt der ikke forinden sker en aflastning, i løbet af meget få år og allersenest i 2025-2030 være behov for en ny bro over Vejle Fjord. En ny bro vil være meget indgribende i området i forhold til natur og miljø og bebyggelse. En ny bro vil desuden medføre behov for indgribende udvidelser af det lokale vejnet i og omkring tilslutningsanlæg.

Som led i de strategiske undersøgelser – igangsat som en del af "Grøn Transport"-aftalen – er der gennemført flere analyser af en såkaldt midtjysk motorvejskorridor. De i første omgang 9 mulige korridorer/linjeføringer blev med den afsluttende analyse – afrapporteret ultimo 2013 – indsnævret til 3 principielle linjeføringer, Disse 3 principielle linjeføringer, der kan kombineres på de enkelte delafsnit, har det til fælles, at de i nord udgår fra E45 Hobro og for 2 af linjeføringerne (A og B) går til E45 lige syd for Christiansfeld. Korridor C går i syd kun til E45 ved Smidstrup/Skærup. Alle tre korridorer skærer Rute 28 øst for Billund mellem Bredsten og Vandel, og korridor A og B skærer E20 mellem Lunderskov og Harte.

Blandt de hidtidige undersøgte linjeføringer er det i realiteten, bortset fra korridor C's tværforbinding mod Smidstrup/Skærup, alene korridor A og B, der nu er i spil. Tværforbindingen fra korridor C mod Smidstrup/Skærup, kombineret med korridor B, udgør tilsammen den variant der kaldes B+. Med meldinger fra den nye V-regering, er der efterfølgende, blandt andet med henblik på at undgå evt. naturmæssige problemer med linjeføringer øst for Billund, desuden bragt en linjeføring vest om



Billund i spil. En sådan linjeføring har pt. ikke været undersøgt videre mht. til natur/miljømæssige og trafikale konsekvenser.

De hidtidige gennemførte analyser tyder på, at:

- En Hærvejsmotorvej, der koster 15-20 mia. kr. at anlægge, i bedste fald kan aflaste E45 ved Vejle Fjord for 20-25 % af trafikken, og at specielt korridor A og B har en meget høj samfundsøkonomisk rentabilitet.
- Den fulde aflastning ved bl.a. Vejle Fjord først kan nås når en Hærvejsmotorvej er anlagt i sin fulde længde. En første etape fra Christiansfeld/Haderslev til Give kan kun aflaste Vejlefjordbroen i mindre omfang.
- En hærvejs-/midtjysk motorvej i sin fulde længde vil tage omkring 15 år at planlægge og anlægge. En hærvejsmotorvej kan derfor fra omkring 2030 fuldt ud bidrage til løsning af trængselsproblematikken på E45 herunder ved Vejlefjord og Kolding.
- For at en hærvejs-/midtjysk motorvej skal kunne aflaste E45, specielt ved Vejle og Kolding, i størst mulig omfang, skal den have fat i E45 både omkring Christiansfeld/Haderslev, og i E20 mod øst ved Smidstrup/Skærup.
- Den bedste aflastning af Vejlefjordbroen opnås med en østlig linjeføring i kombinationen med en forbindelse mod øst til Smidstrup/Skærup kaldet korridor B+.
- Jo længere mod vest en linjeføring går jo mindre vil aflastningen af E45 ved Vejle og Kolding blive, og at en linjeføring vest om Billund vil medføre en meget begrænset aflastning af E45 ved Vejle og Kolding.
- I forhold til betjening af Billund Lufthavn vil den tidsmæssige forskel ved de forskellige linjeføringer, for de væsentligste brugergrupper, være relativt begrænset.

I V-regeringens regeringsgrundlag er det anført, at "Regeringen vil igangsætte en undersøgelse af en ny midtjysk motorvej på strækningen Give-Billund-Lunderskov samt løbende søge at forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej E45". Efterfølgende er der med bl.a. henvendelse til Transportministeren og ved udvalgs spørgsmål til Transportministeren anført, at det vil være hensigtsmæssigt at en første etape går helt fra Christiansfeld/Haderslev, da der herved kan ske en betydelig aflastning omkring Kolding. Ministeren har svaret principielt positivt på disse henvendelser og spørgsmål.

Af hensyn til trafikale analyser og samfundsøkonomiske analyser, der indgår i en VVM undersøgelse, kan en VVM for 1. etape ikke gennemføres uden at hele linjeføringen er fastlagt i overordnede træk for hele strækningen Hobro-Christiansfeld/Haderslev. Det må derfor forudsættes, at der forud for gennemførelse af en VVM analyse for 1. etape, gennemføres en forundersøgelse for hele strækningen.

Der er endnu ikke taget initiativ til at igangsætte forundersøgelse af hele strækningen og VVM af den nævnte 1. etape. Igangsættelse af en forundersøgelse og efterfølgende VVM skal hvilket i givet fald formentlig godkendes i forligskredsen bag "Grøn Transport" forliget fra 2009. Næste skridt, såfremt det skal være muligt at have en færdig hærvejsmotorvej inden 2030, er at der ved de kommende politiske forhandlinger – formentlig i efteråret 2016 - som opfølgning på de strategiske analyser, tages politisk beslutning om igangsættelse af en såkaldt forundersøgelse. En

sådan forundersøgelse skal nærmere vurdere de overordnede korridorer med hensyn til trafik, aflastning, anlægsøkonomi, natur- og miljøhensyn samt anlægsøkonomi og samfundsøkonomisk rentabilitet. Ved en sådan forundersøgelse tilvejebringes grundlaget for en egentlig VVM analyse, hvor den helt præcise linjeføring for bl.a. 1. etape kan udpeges.

**Trekantområdet vil arbejde for anlæg af Hærvejsmotorvej, der både kan aflaste E45 ved Vejle Fjord og rundt om Kolding og betjene Billund Lufthavn:**

- At der umiddelbart igangsættes en forundersøgelse af en hærvejs-/midtjysk motorvej, i sin fulde længde, med henblik på en VVM undersøgelse af 1. etape Christiansfeld/Haderslev-Give, via Lunderskov/Vejen og Billund, umiddelbart herefter.
- At der i forundersøgelserne, og efterfølgende VVM vurdering, lægges særlig vægt på at identificere den linjeføring, der på en og samme tid bedst muligt giver Billund Lufthavn den bedst mulige opkobling til motorvejsnettet mod syd, øst og nord, og samtidigt bedst muligt aflaster E45 – specielt ved Vejle Fjord og Kolding.
- At der i forundersøgelser og efterfølgende VVM indgår linjeføringer både øst og vest om Billund.
- At arbejdet med en 1. etape Christiansfeld/Haderslev-Give igangsættes umiddelbart efter færdiggørelse af VVM, og at øvrige delstrækninger af en hærvejsmotorvej igangsættes snarest herefter, således at en hærvejsmotorvej i sin fulde længde kan være færdig senest i 2030, så bygning af en ekstra vejbro over Vejle Fjord kan undgås.

**Udbygning af E45 i Østjylland**

E45 op gennem Jylland er den vigtigste rygrad i den nord-syd gående trafik. Samtidig er E45 i Østjylland under et kapacitetsmæssigt pres. Kapacitetspresset skyldes dels den overordnede nord-syd trafikstrøm mellem Nordjylland/færgelahavne i Hirtshals og Frederikshavn og det sydlige Jylland/Tyskland, men ikke mindst den stigende regionale trafik i det østjyske by-bånd mellem Haderslev og Randers.

Udbygningen af den tidligere flaskehals over Vejle Fjord blev afsluttet i 2013, og ved Kolding etableres der i 2014 en midlertidig kapacitetsudvidelse ved inddragelse af nødspor på visse del-strækninger. Der er imidlertid andre presserende kapacitetsproblemer på E45 i det østjyske, både på kort, mellemlangt og længere sigt, og en hærvejsmotorvej kan først medvirke til den nødvendige aflastning af E45 fra 2030, når den kan være færdig i sin fulde udstrækning.

I de strategiske undersøgelser, der blev afsluttet i 2013, som en del af ”Grøn Transport”-aftalen, blev det konkluderet, at der inden 2030 vil opstå kritiske kapacitetsproblemer på en række strækninger, og ved en række tilslutningsanlæg. Der vil være tale om kapacitetsproblemer, der dels ikke kan vente til 2030 med at blive løst, og dels lige så meget skyldes lokal og regional trafik, der således ikke bliver afhjulpet med en hærvejsmotorvej.

Det drejer sig først og fremmest om strækningen Aarhus-Skanderborg, hvor der allerede i dag er kritisk trængsel, og derfor er et akut behov for en kapacitetsudvidelse. Dernæst vil der inden for en kort årrække (inden 2020) være behov for udbygning af en række tilslutningsanlæg, bl.a. Kolding Ø samt ved Horsens, for at forhindre yderligere trængsel på strækningerne. De kortsigtede forbedringer, der er nødvendige frem mod 2020, vil koste ca. 0,6 mia. kr.

De strategiske analyser peger dernæst på, at der i perioden 2020-2030 vil opstå kritisk trængsel på en række strækninger hvor der vil være et behov for udbygning. Det drejer sig i prioriteret rækkefølge i første omgang om strækningen mellem Kolding V og Kolding Ø, Ejer Bavnehøj-Skanderborg, omkring Randers S, mellem Kolding S og Kolding V samt mellem Aarhus V og Hadsten. Disse udvidelser, som vurderes nødvendige i perioden 2020-2030 anslås til yderligere 3,0 mia. kr. Som midlertidige foranstaltninger peger de strategiske analyser på, at der endvidere på visse strækninger evt. kan etableres mulighed for kørsel i nødsporet for at imødegå kapacitetsproblemer.

Uden en hærvejsmotorvej i 2030 vil yderligere udbygninger af E45 mellem Christiansfeld og Randers være nødvendig. Ved Vejle Fjord vil det som tidligere nævnt senest 2025-2030 være nødvendigt at udvide Vejle Fjordbroen eller bygge en ekstra bro parallelt med den eksisterende. En ny bro vil være meget indgribende i området, og både en ny bro og en udvidelse af den eksisterende vil medføre behov for indgribende udvidelser af det lokale vejnet i og omkring tilslutningsanlæg. Derudover vil det uden en hærvejsmotorvej løbende være nødvendigt at udvide E45 dels til 6 spor på de resterende strækninger, og dernæst til 8 spor på visse strækninger.

Den trafikale udvikling de seneste år har dog i vid udstrækning overhalet de trafikale beregninger, der indgik i de strategiske undersøgelser. På de fleste strækninger af E45 mellem Haderslev og Randers er det forventede trafikniveau i 2030 - i Vejdirektoratets lav-vækst scenarie (som svarer til Landstrafikmodellens vækstforventninger) - allerede realiseret i 2015, eller forventes realiseret i løbet af 2016 og 2017. Det kan dermed konstateres at behovet for kapacitetsudvidelser på E45 i Østjylland er yderligere aktualiseret.

Der er her og nu ikke afsat penge til udbygning af E45 i Østjylland, men i V-regeringens regeringsgrundlag er det anført, at man vil "løbende søge at forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej E45". For strækningen Aarhus-Skanderborg har Vejdirektoratet gennemført et såkaldt for-projekt, og udvidelsen af denne strækning vil koste omkring 550 mio. kr. Der er ikke pt. taget politisk initiativ til at gå videre med kapacitetsudvidelser på E45 i Østjylland, som i givet fald formentlig skal aftales i "Grøn Transport" forligskredsen.

**Trekantområdet vil arbejde for en udbygning af E45 i Østjylland:**

- At der hurtigst muligt gennemføres den nødvendige udbygning af strækningen mellem Aarhus og Skanderborg samt et antal tilslutningsanlæg.
- At der indenfor en kortere årrække gennemføres en række yderligere nødvendige udvidelser, herunder omkring Kolding og mellem Vejle og Skanderborg.

- At der samlet gennemføres de nødvendige tiltage, herunder midlertidig anvendelse af nødspor, så den nødvendige kapacitet på E45 kan opretholdes indtil en hærvejsmotorvej omkring 2030 er anlagt i sin fulde udstrækning.

## Udbygning af banenettet

### Bedre togforbindelse mod Hamburg

Baneforbindelsen til Hamburg er meget vigtig for Trekantområdets overordnede tilgængelighed. Hamburg er i sig selv en vigtig destination – og Stor-Hamburg er med op mod 5 mio. indbyggere det vigtigste eksportmarked for danske virksomheders produkter. Samtidig er Hamburg udgangspunkt for højhastighedstog til mange destinationer i det øvrige Tyskland og i dets nabolande.

Trafikstrømmene over den dansk-tyske grænse er med 73.000 daglige rejsende stor, og er størrelsesmæssig på linje med trafikken over Øresund, væsentlig større end der i fremtiden forventes over Femerbælt, og ikke voldsomt meget mindre end trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, hvor der er knap 100.000 daglige rejsende.

På trods af dette trafikgrundlag er togtilbuddet over landegrænsen væsentligt mindre end på de øvrige nævnte korridorer. I dag er der kun 2 daglige forbindelser med direkte tog mellem Østjylland og Hamburg. Tidsmæssigt er disse 2 daglige tog ikke konkurrencedygtige med bilen. På hele strækningen mellem Aarhus og Hamburg tager de direkte tog i dag 4-4½ time, hvilket er godt en time mere end det tager med bil.

I en analyse gennemført i 2013 af konsulentfirmaet ATKINS, for 17 østjyske kommuner, er det dokumenteret at rejsetiden Østjylland-Hamburg kan reduceres meget kraftigt, og umiddelbart uden nogen infrastruktur investeringer. Det er således muligt at reducere rejsetiden mellem Aarhus og Hamburg med umiddelbart 70 minutter, primært ved at stramme op på køreplaner og ved hjælp af administrative procedurer.

Herudover er det muligt i takt med forskellige infrastrukturforbedringer, der allerede er besluttet at gennemføre, yderligere at reducere rejsetiden med knap 25 minutter. Disse allerede gennemførte eller besluttede infrastrukturforbedringer omfatter bl.a. det nu gennemførte dobbeltspor Vamdrup-Vojens, nye signaler, elektrificering, samt diverse forbedringer som led i gennemførelse af Timemodellen.

Herudover vil det med en række ikke besluttede infrastrukturforbedringer, herunder dobbeltspor Tinglev-Padborg samt omlægning af banen over Kieler-kanalen ved Rendsburg, være muligt at reducere rejsetiden yderligere med omkring 5 minutter, samt forøge antallet af tog. Dobbeltspor på stækningen Tinglev-Padborg vurderes til at koste omkring 0,4-0,5 mia. kr.

Fra statens side er der her og nu ingen planer om forbedringer i togtrafikken mellem Østjylland og Hamburg. Der foreligger en anlægslov for dobbeltsporet Tinglev-Padborg, men der er ikke afsat penge til udbygningen. Syd for grænsen er der fortsat

et lokalt og regionalt initiativ for at en ny vejforbindelse over Kieler-kanalen, som aflæser for den nuværende der kun har ca. 10-11 års rest-levetid, sker i form af en ny kombineret vej- og banetunnel under Kielerkanalen ved Rendsburg. Den nuværende baneforbindelse over Kieler-kanalen foregår – i en lang sløjfe - over en over 100 år gammel bro, hvor der bl.a. er vægtbegrænsning og langsom kørsel. En ny kombineret vej- og baneforbindelse over Kieler-kanalen kunne derfor være en oplagt mulighed. Her og nu har de tyske infrastrukturmyndigheder alene igangsat projektering af en ny erstatningsbro for vejforbindelsen.

**Trekantområdet vil arbejde for en bedre togforbindelse mod Hamburg:**

- At togoperatørene (bl.a. DSB) pålægges hurtigst muligt gennem øget fokus og opstramning af køreplaner og fjernelse af administrative procedurer, at prioritere de direkte togforbindelser mellem Østjylland og Hamburg, så der kan indføres hurtigere og flere togforbindelser.
- At de allerede besluttede infrastrukturforbedringer, der gennemføres de næste 10 år udnyttes til flere og hurtigere direkte tog Østjylland-Hamburg.
- At det manglende dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg hurtigst muligt gennemføres
- At der bakkes op om det lokale og regionale initiativ i Schleswig-Holstein for en ny kombineret motorvejs- og banetunnel under Kielerkanalen

**Ny bane Vejle-Billund**

Direkte togforbindelse mellem Billund lufthavn og de vigtigste byområder den betjener, har stor betydning for lufthavnens videre udvikling og mulighed for at tiltrække ny ruter og passagerer. Direkte togforbindelse til Billund lufthavn fra Trekantområdets fra større byer vil, med Billund lufthavns mange ruter til udenlandske knudepunkter, være en vigtig brik for at sikre Trekantområdets internationale tilgængelighed. Endelig vil en baneforbindelse til Billund også øge muligheden for de store turistattraktioner i Billund for at tiltrække publikum.

En betingelse for at der kan gennemføres direkte tog mellem Billund og f.eks. Fredericia, Odense og Kolding er, udover den planlagte bane Billund-Jelling, for det første at der sker kapacitetsforbedringer på Vejle-Jelling banen gennem Grejsdalen. Dernæst er det vigtigt at banen til Billund elektrificeres samtidigt med strækningen Vejle-Jelling-Herning i 2024-26, da alle øvrige tog på strækningen Vejle-Herning-Struer fra det tidspunkt vil være elektriske. En opgradering af banen gennem Grejsdalen vil desuden kunne nedsætte rejsetiden til Billund.

Direkte tog fra Billund til Aarhus, hvor mange flyrejsende kommer fra/til, vil kræve yderligere betydelige investeringer, og indgår ikke i det besluttede projekt.

Med aftale i forligskredsen bag Togfonden DK primo maj 2014, er det besluttet at forbindelsen til Billund skal være en konventionel bane via Jelling – i tilknytning til Vejle-Herning banen, og at den skal være færdig senest i 2020. Der er med denne aftale, fra Togfonden DK, afsat 16 mio. kr. til VVM undersøgelse samt 734 mio. kr.

til selve anlægget, inkl. 50 % usikkerhedstillæg. Det er samtidigt besluttet at elektrificering, kapacitetsudvidelser Vejle - Jelling skal indgå i VVM undersøgelsen. VVM undersøgelsen forventes afsluttet i 2016-17.

**Trekantområdet vil arbejde for en ny bane Vejle-Billund:**

- At der i forbindelsen med den nye bane Jelling-Billund gennemføres den nødvendige kapacitets- og hastighedsudbygning af Grejsdalsbanen samtidig med Billund-Jelling banens bygning frem til 2020, så der kan gennemføres direkte tog mod Fredericia, Kolding, og Odense.
- At Billund-Jelling banen i forbindelse med dens anlæg forberedes for elektrificering, så elektrificering gennemføres samtidig med Vejle-Jelling-Herning banen i 2024-26.
- At der ved Billund banens åbning indsættes direkte tog mod Fredericia, Odense og Kolding
- At der på længere sigt arbejdes med at tilvejebringe mulighed for direkte tog Billund-Aarhus.

**Højfrekvent betjening af Fredericia, Kolding og Vejle stationer med hurtige tog, som en del af Timemodellen**

Hurtige direkte tog mellem landets større byer skal sikre togtrafikken en større markedsandel i landsdel trafikken, og skal samtidig sikre en større mobilitet og sammenhæng mellem landsdelene.

Med Togfonden DK- aftalen er det besluttet, at der frem til 2025, med den såkaldte Timemodel, skal gennemføres en ambitiøs udbygning af hovedbanenettet mellem København og hhv. Aarhus/Aalborg og Esbjerg, med elektrificering, nye bane-strækninger, opgraderinger og nye hurtige tog.

Hovedmålet med Timemodellen er, at der skal kunne indsættes hurtige tog mellem København og Aalborg, med stop i Odense og Aarhus på max 3 timer, og København-Esbjerg på max. 2 timer, med stop i Odense, og med max. 1 time mellem de enkelte byer. Som en del af den præsenterede plan for timemodellen er det forudsat, at også Fredericia, Kolding, Vejle, Horsens og Randers skal betjenes med de hurtige superlyntog, og dermed få fordelene af væsentligt forkortede rejsetider til København.

Timemodellen vil formentlig skabe en helt ny måde at anvende fjerntog i Danmark på. I modsætning til nu vil der ikke være tale om koble dele af togene af, som fortsætter mod f.eks. Herning-Struer eller Viborg-Skive. Superlyntogene vil køre til Aalborg og Esbjerg uden at der kobles vogne af og på undervejs. Vejle bliver således med timemodellen et vigtigt knudepunkt for rejsende til/fra Herning-Holstebro-Struer, der forudsættes at skifte til timemodellens superlyntog i Vejle.

Gennemførelse af Togfonden DK/Timemodellen projekterne er aftalt i et forlig mellem den daværende SSFR- regering sammen med DF og EL. Venstre indgår således ikke i forliget. Da den aftalte primære finansiering – Nordsøolie beskatning – øjensynlig ikke er til stede i fornødent omfang, er det pt. uvist hvordan og hvorledes

den nødvendige yderligere finansiering tilvejebringes, og/eller om et eller flere elementer i aftalen udskydes eller opgives. Der foreligger imidlertid et forlig mellem et stadig eksisterende flertal i folketinget, herunder om at evt. nødvendig yderligere finansiering skal tilvejebringes via finansloven. Umiddelbart vil der være stor tilbageholdenhed til at bryde et eksisterende forlig.

**Trekantområdet vil arbejde for højfrekvent betjening af Fredericia, Kolding og Vejle stationer med hurtige tog, som en del af Timemodellen:**

- *At togoperatøren for de kommende superlyntog giver de tre hovedbyer Fredericia, Kolding og Vejle en højfrekvent betjening med hurtige direkte tog mod København, Odense, Aarhus og Hamburg.*

**S-togs lignende togbetjening internt i Trekantområdet**

Bedre intern togbetjening i Trekantområdet kan medvirke til i endnu højere grad at gøre Trekantområdet til et sammenhængende arbejdskraftopland, og samtidig udgøre et reelt alternativ for mange bilpendlere, og dermed modvirke trængsel på vejene. Det vil alt i alt øge muligheden for vækst og velstand i Trekantområdet.

Der har igennem en del år været arbejdet på at etablere en ny station/stoppested i Erritsø, med henblik på at betjene Erritsø-området, inklusiv det store uddannelsesområde, med regionaltog. Trafikstyrelsen har i en stationsanalyse fra 2014 konkluderet at potentialet for en regionaltogetsstation placeret ved Snaremoosevej i Erritsø er så lovende, at der bør udarbejdes et egentligt beslutningsgrundlag til videre politisk behandling. Der er endnu ikke fra statslig side fulgt op på denne konklusion.

Med det seneste køreplansskift (dec. 2015) er der sket væsentlige forbedringer af dele af den interne togbetjening i Trekantområdet. Mellem Fredericia og Aarhus er der således i myldretiderne 4 tog i timen. Grundet manglende kapacitet på strækningen er det dog ikke muligt at gennemføre denne betjening på alle tider af dagen og med faste minuttal. Det er endvidere ikke umiddelbart muligt at gennemføre den samme betjening helt til Kolding og videre herfra.

Når og hvis de planlagte kapacitetsmæssige udbygninger på Vestfyn og i Østjylland, der er inkluderet i Togfond DK projektet, er gennemført, giver det imidlertid mulighed for en væsentlig forbedring af den lokale togbetjening. Det vil i den situation være muligt at gennemføre en lokal/regional togbetjening i retning af et S-togs lignende system. Det vil sige hurtigere højfrekvent togbetjening (3-4 tog i timen) og på faste minuttal.

En sådan bedre togbetjening er nævnt i aftalen om Togfond DK, men står og falder med gennemførelse af denne plan.

**Trekantområdet vil arbejde for S-togs lignende togbetjening internt i Trekantområdet:**

- *At der i overensstemmelse med Trafikstyrelsens anbefaling hurtigst muligt udarbejdes et beslutningsgrundlag for en regionaltogetsstation ved Snaremoosevej i Erritsø, og at en sådan regionaltogetsstation derefter snarest muligt anlægges.*

- *At fremtidens togsystemer tilrettelægges, så der internt i Trekantområdet kan etableres en S-togs lignende betjening, med faste minuttal og 3-4 tog i timen, mellem Billund/Give/Aarhus via Vejle og Fredericia mod hhv. Kolding og Vejle/Vojens og mod Odense via stoppesteder i Erritsø og på Vestfyn.*



# Administrativt høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Indeværende høringssvar er med forbehold for politisk behandling af Frederikssund Byråd på byrådsmøde den 28. februar 2018. Frederikssund Kommune har følgende bemærkninger til Trafikplanen:

## Sammenhængen i den kollektive trafik

I Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, står der på side 11:

”De mange kombinationsrejser understreger vigtigheden af et sammenhængende kollektivt net”.

Det er i den forbindelse vigtigt, at der er et tæt samarbejde mellem aktørerne, om at skabe gode skifteforhold på S-togsstationerne, så det er nemt og overskueligt at skifte fra gang, cykel eller bus til tog. Det kræver også, at der afsættes de nødvendige midler til eventuel opgradering eller ny-anlæg på stationerne.

Det sammenhængende kollektive net bør også være i fokus ved banelukninger, hvor banestrækninger lukkes i lange perioder, for at renovere togskiner, signaler og broer.

I dag kører DSBs togbusser langs med den banestrækning, der lukkes, men driftsmidlerne til togbusserne kan med fordel forstærke og supplere de busser, der i forvejen betjener området, f.eks. ved hjælp af den pulje, der er afsat til togbusserne. Også her kræver det, at der er et tæt samarbejde mellem aktørerne, idet her tilfælde DSB og Movia.

## Vendespor ved Carlsberg station

På side 55 i planen står der, at beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg station er færdiggjort i 2017 men, at der ikke er afsat midler til efterfølgende anlæg.

Et vendespor vil muliggøre, at der kan indføres reel 10-minutters drift på Frederikssundbanen. Frederikssund Kommunen har i samarbejde med de øvrige kommuner i Bycirklen tidligere ad flere omgange påpeget vigtigheden af reel 10-minutters drift. Det er af stor betydning for de daglige pendlere på strækningen og vil muliggøre en bedre sammenhæng til det lokale og regionale busnet.



Frederikssund Kommune anbefaler derfor, at der afsættes midler til at anlægge et vendespor ved Carlsberg station og at projektet medtages i Trafikplanen.

### **Samarbejder i sektoren**

På side 59 i planen står der:

”Der findes en række velfungerende samarbejder på tværs af sektoren, som bidrager til at skabe sammenhæng i køreplaner, omstigningsforhold, trafikinformation og takster.”

På Sjælland er den kollektive trafik opsplittet i Movia, DSB, Metro og Lokaltog. Nogle af de kundevendte aktiviteter varetages af DOT (Din Offentlige Trafik), mens planlægning varetages i de enkelte trafikselskaber. Movia er ejet af 45 kommuner og to regioner på Sjælland. En sådan opsplitning af aktiviteter medfører, at sammenhængen og kvaliteten af den kollektive trafik ikke er så god som den kunne være.

Frederikssund Kommune, har på et tidligere tidspunkt i et høringssvar til Movias Trafikplan sammen de øvrige kommuner i Frederikssundregionen påpeget, at et sammenhængende trafiksystem i hovedstadsområdet bedst varetages af ét trafikselskab.

I Oslo varetager trafikselskabet Ruter f.eks. al kollektiv trafik. Ruter har opnået stor passagerfremgang efter, at alle aktiviteter i den kollektive trafik blev samlet et sted.

Der investeres massivt i letbaner, metro, signalprogram og reovering af banerne i disse år. For at opnå det fulde potentiale af disse investeringer vil det være hensigtsmæssigt at gentænke rammerne for den kollektive transport. Frederikssund Kommune opfordrer derfor staten til, at forbedre de organisatoriske rammer for den kollektive transport i Danmark.

Med venlig hilsen

**Birte Norman**  
Trafikmedarbejder

Frederikssund Kommune

## Mødedeltagere

John Schmidt Andersen (V)

Anne Sofie Uhrskov (V)

Anne-Lise Kuhre (A)

Charlotte Drue (V)

Hans Andersen (V)

Inge Messerschmidt (O)

Jens Jørgensen (V)

Jesper Wittenburg (A)

Jørgen Bech (V)

Kenneth Jensen (A)

Kim Rockhill (A)

Kristian Moberg (V)

Maria Katarina Nielsen (B)

Michael Tøgersen (V)

Morten Skovgaard (V)

Niels Martin Viuff (A)

Ole Frimann Hansen (F)

Ole Søbæk (C)

Pelle Andersen-Harild (Ø)

Poul Erik Skov Christensen (A)

Susanne Bettina Jørgensen (A)

Tina Tving Stauning (A)

Tobias Weische (O)

## 56. Høringssvar til trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

13.05.00-K04-2-17

### Lovgrundlag

Lov om trafikselskaber.

### Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udsendt en høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032 den 24. november. Høringsfristen er 26. februar 2018.

Trafikplanen for den statslige jernbane skal udarbejdes hvert 4 år, og trafikplanen er et grundlag for Trafikselskaber, Regioner og kommuners planlægning. Trafikplanen er dermed et fælles planlægningsgrundlag for den kollektive trafik i hele landet, og planen beskriver forslag til fremtidig togbetjening år "2022", "2027" og "2032". Trafikplanen vedlægges til orientering som bilag.

De mange vedtagne infrastrukturprojekter, præsenteres i nogle overskuelige pakker, mens der kun præsenteres få udviklingsmuligheder (færre end i sidste plan). Der opsættes ikke mål for passagerudvikling i

Trafikplanen.

Da høringsfristen udløber to dage før Byrådsmødets afholdelse, har administrationen udarbejdet et administrativt hørings svar, som vil blive fremsendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen inden høringsfristens udløb den 26. februar. Administrationen har aftalt med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at eftersende Byrådets beslutning samt, at de så vidt som muligt, vil medtage beslutningen i høringsnotatet.

Høringsvaret kommenterer følgende punkter i planen:

- Sammenhæng i den kollektive trafik
- Vendespor ved Carlsberg station
- Samarbejde i sektoren

Høringsvaret er vedlagt som bilag.

## **Økonomi**

Økonomi har ingen bemærkninger.

## **Indstilling**

Fagchefen for Trafik og Ejendom indstiller, at Teknisk Udvalg over for Økonomiudvalget og Byrådet anbefaler, at:

1. Høringsvaret godkendes.

## **Tidligere beslutning**

**Teknisk Udvalg, 7. februar 2018, pkt. 18:**

Anbefales.

**Økonomiudvalget, 21. februar 2018, pkt. 63:**

Anbefales.

## **Beslutning**

Tiltrådt.

## **Bilag**

- [Frederikssund Kommunes hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane](#)
- [Trafikplan for den statslige jernbane 2017 til 2032](#)

## **Underskrifter**

John Schmidt Andersen (V)

Anne Sofie Uhrskov (V)

Anne-Lise Kuhre (A)

Charlotte Drue (V)

Hans Andersen (V)

Inge Messerschmidt (O)

Jens Jørgensen (V)

Jesper Wittenburg (A)

Jørgen Bech (V)

Kenneth Jensen (A)

Kim Rockhill (A)

Kristian Moberg (V)

Maria Katarina Nielsen (B)

Michael Tøgersen (V)

Morten Skovgaard (V)

Niels Martin Viuff (A)

Ole Frimann Hansen (F)

Ole Søbæk (C)

Pelle Andersen-Harild (Ø)

Poul Erik Skov Christensen (A)

Susanne Bettina Jørgensen (A)

Tina Tving Stauning (A)

Tobias Weische (O)

---

## **Bilag**

- [Frederikssund Kommunes høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane](#)
- [Trafikplan for den statslige jernbane 2017 til 2032](#)



**GENTOFTE KOMMUNE**

Borgmesteren

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Charlottenlund, d. 26. februar 2018

### **Høringssvar vedrørende Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på sin hjemmeside offentliggjort, at den statslige trafikplan 2017-2032 er i høring frem til 26. februar 2018.

Det fremgår af trafikplanen, at rejsende fra Klampenborg og Hellerup stationer i Gentofte Kommune ikke længere kan benytte en direkte linje til og fra Københavns Lufthavn, men skal skifte tog for at komme til og fra lufthavnen. Dette er en væsentlig og uacceptabel serviceforringelse.

Herudover fremgår det af trafikplanen, at der i stedet for 20 minutters drift indføres halvtimes drift udenfor myldretiderne på Kystbanen. Dette er ligeledes en væsentlig og uacceptabel serviceforringelse.

Gentofte Kommune modsætter sig således på det kraftigste den af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen påtænkte serviceforringelse og fastholder, at den direkte togforbindelse til lufthavnen skal fortsætte, og at der ligeledes skal opretholdes 20 minutters drift udenfor myldretiderne på Kystbanen.

Med venlig Hilsen

Hans Toft

**By- og Miljøforvaltningen****Gladsaxe Kommune**

Rådhus Allé 7, 2860 Søborg

Telefon: 39 57 58 60

E-mail: veje@gladsaxe.dk

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

12. februar 2018

**Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Gladsaxe Kommunes Trafik- og Teknikudvalg behandlede trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 på møde den 19. februar 2018 og har følgende bemærkninger.

I Gladsaxe ønsker vi et stærkt og sammenhængende kollektiv transportnetværk. Det er vigtigt at tage afsæt i, at kollektiv trafikbetjening spiller en helt afgørende rolle i forhold til erhvervslivets rammevilkår og ambitionerne om et konkurrencedygtig hovedstadsregion, der kan trække udviklingen. Der er mange gode initiativer i trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032, der understøtter denne tilgang.

Storkøbenhavn er i dag udfordret af den voksende trængsel på vejnettet, og med fremtidens udvikling af bilejerskaber, vil trængslen og de samfundsøkonomiske tab deraf kun vokse. Derfor skal den kollektive transport løftes for at imødekomme den stigende trafik og et øget transportbehov som følge af vækst af erhverv og borgere. Vi hilser velkomment, at der er indgået aftale om automatisering af den fremtidige drift på s-togsnettet, da det er en forudsætning for at kunne forbedre frekvens og rettidighed. Det er et afgørende element i forhold til at styrke den kollektive trafik som et attraktivt og nødvendigt alternativ til bilen.

Letbanen i Ring 3 er det største og mest visionære projekt til at skabe vækst og udvikling siden Fingerplanen og S-tognettet. Letbanen vil knytte fingerplanen sammen på tværs og skabe en ny transportkorridor fra nord til syd i Storkøbenhavn. Siden aftalen om at etablere letbanen blev indgået, er der planlagt ejendomsinvesteringer for 32 mia. kr. på strækningen. Heraf er der allerede investeret for 1,7 mia. kr. Letbanen vil generere op mod 36.500 nye arbejdspladser og 31.700 nye indbyggere frem mod 2032.

Det er visionen at Letbanen forbinder S-tognettet og regionaltogslinjer med skinner, så man ikke skal ind over København for at komme på tværs af hovedstaden. Med letbanen bliver det nemmere at transportere sig tværs af hovedstaden til arbejde, fritid, kultur og natur.

Glostrup Station med letbane, S-tog og Regionaltogs stop, har potentialet til at blive en af de essentielle trafikknudepunkter i Storkøbenhavn. Det kræver dog en udbygning af infrastrukturen, herunder stationskapaciteten på Glostrup station.



Opgraderingen af S-togsforbindelsen til København H giver gode forbindelser til Lufthavnen for borgere og virksomheder på hele Ring 3 strækningen. Ligeledes vil en direkte regional toglinje til og fra Roskilde, Høje Taastrup, Glostrup, Ny Ellebjerg og Kastrup Lufthavn medvirke til en positiv vækst og udvikling for hele området omkring Ring 3.

Det er centralt for trafikknudepunktet Glostrup Station, og for Letbanen, at der sker en udbygning af fjerntogsperronerne. Det er derfor vigtigt, at der afsættes midler til udbygningen, så regionaltogsstoppet kan stå færdigt samtidig med letbanens ibrugtagelse i 2024.

Med venlig hilsen

Udvalgsformand Ole Skrald Rasmussen  
På vegne af Trafik- og Teknikudvalget i Gladsaxe Kommune.



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
info@tbst.dk

Borgmesteren  
Rådhusparken 2  
2600 Glostrup

www.glostrup.dk  
Tlf: 4323 6100

Dato 9. februar 2018  
sagsnr. 17/38120

### Høringssvar – Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Glostrup Kommunalbestyrelse har på mødet den 7. februar 2018 behandlet Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Kommunalbestyrelsen har følgende bemærkning til planen:

”Glostrup Station vil med letbane, S-tog og Regionaltogs stop blive en af de væsentligste knudepunktsstationer på Sjælland. Regionaltogsstoppet er et af de 7 top-prioriterede infrastrukturprojekter i KKR (Kommunekontaktrådet i Hovedstaden). Projektet vil som det fremgår af Transportministeriets screening fra 2014 være et attraktivt projekt med højt potentiale. Regionaltogsstoppet vil supplere S-togsforbindelsen til København H med gode forbindelser til Lufthavnen for borgere og virksomheder på Vestegnen. Det vil medvirke til en positiv udvikling for et større opland på Københavns Vestegn. Det er derfor væsentligt for trafikknudepunktet Glostrup Station, at der sker en udbygning af fjerntogsperronerne, at forbindelsen til Københavns Lufthavn prioriteres som et af de væsentligste projekter i Hovedstadsområdet og at der afsættes midler til udbygningen, så regionaltogsstoppet kan stå færdig samtidig med letbanens ibrugtagning.”

Udskrift fra Kommunalbestyrelsens møde den 7. februar 2018 er vedlagt som bilag.

Med venlig hilsen



John Engelhardt  
Borgmester

Kommunalbestyrelsen 07-02-2018

## Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Sagsnr. i ESDH: 17/38120  
Beslutningskompetence: Kommunalbestyrelsen

### RESUMÉ

Center for Miljø og Teknik fremlægger forslag og bemærkninger til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 til kommunalbestyrelsens godkendelse.

### SAGSFREMSTILLING

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i november 2017 sendt Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 i høring frem til den 26. februar 2018. Trafikplanen kan ses på <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Trafikale-analy-ser/Trafikplan-for-den-statslige-jernbane-2017.aspx>.

Ifølge "Lov om trafikselskaber" skal der mindst hvert fjerde år udarbejdes en statslig trafikplan. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Trafikplanen har fokus på at skabe en fælles vidensramme for trafikale overvejelser på statsligt, regionalt og lokalt niveau. Planen giver et overblik over besluttede projekter på baneområdet og sandsynlige trafikale og passagermæssige effekter.

Planen beskriver de ændringer, der vil ske på de enkelte strækninger i de kommende år. Det forventes, at passagertallet vil vokse med omkring 20% frem til 2032.

For Glostrups vedkommende betyder den planlagte udbygning af Ring Syd, at flere tog, ligesom godstogene vil køre udenom København H. Det betyder, at togene Roskilde – København ændres, så de i stedet kører Roskilde – Københavns Lufthavn. Det giver mulighed for at regionaltogene kan stoppe i Glostrup. Det kræver at fjerntogsperronerne på Glostrup Station udbygges. Transportministeriets screening "Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter" fra 2014 peger på, at Ring Syd vil være et attraktivt projekt.

Der er i forbindelse med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler i juni 2014 blevet besluttet, at der skal igangsættes undersøgelser af togsystemet Ring Syd. Undersøgelserne er afrapporteret i november 2017, og der er udarbejdet et beslutningsgrundlag, men projektet er endnu ikke blevet politisk besluttet. Det fremgår af trafikplanen, at der i øjeblikket ikke er afsat midler til kapacitetsudvidelser af Glostrup Station.

Center for Miljø og Teknik foreslår, at følgende bemærkninger fremsendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen:

Glostrup Station vil med letbane, S-tog og Regionaltogs stop blive en af de væsentligste knudepunktsstationer på Sjælland. Regionaltogsstopet er et af de 7 top-prioriterede infrastrukturprojekter i KKR (Kommunekontakttrådet i Hovedstaden). Projektet vil som det fremgår af Transportministeriets screening fra 2014 være et attraktivt projekt med højt potentiale. Regionaltogsstopet vil supplere S-togsforbindelsen til København H med gode forbindelser til Lufthavnen for borgere og virksomheder på Vestegnen. Det vil medvirke til en positiv udvikling for et større opland på Københavns Vestegn. Det er derfor væsentligt for trafikknudepunktet Glostrup Station, at der sker en udbygning af

fjerntogsperronerne, at forbindelsen til Københavns Lufthavn prioriteres som et af de væsentligste projekter i Hovedstadsområdet og at der afsættes midler til udbygningen, så regionaltogetsstopet kan stå færdig samtidig med letbanens ibrugtagning.

#### **INDSTILLING**

##### **Center for Miljø og Teknik indstiller:**

- At ovenstående bemærkning til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 fremsendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

#### **BESLUTNING I MILJØ- OG TEKNIKUDVALGET DEN 23-01-2018**

Indstillingen anbefales godkendt.

#### **BESLUTNING I ØKONOMIUDVALGET DEN 30-01-2018**

Indstillingen anbefales godkendt.

#### **BESLUTNING I KOMMUNALBESTYRELSEN DEN 07-02-2018**

Indstillingen godkendt.



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

## HØRINGSSVAR FRA GULDBORGSUND KOMMUNE TIL TRAFIKPLAN FOR DEN STATSLIGE JERNBANE 2017-2032

20-02-2018

Fra Guldborgsund Kommunes side takker vi for muligheden for at kommentere på høringsudgaven af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. Vi har med stor interesse gennemgået materialet, da gode infratrukturelle forbindelser er højt prioriteret i Guldborgsund Kommune og i den samlede landsdel.

Der er ingen tvivl om, at hurtige togforbindelser mellem Hovedstaden og Nykøbing Falster har afgørende betydning for vores landsdel. Det er kolossalt vigtigt i forhold til at sikre gode lokale vilkår for at bo og bosætte sig, være turist, drive virksomhed og for at uddanne sig. Hurtige togforbindelser, der forbinder landsdelene udgør en vigtig forudsætning for et sammenhængende arbejdsmarked og et Danmark i balance.

Overordnet set er vi derfor positivt indstillet overfor trafikplanens indhold og fokus på opdradering og udbygning og vil gerne kvittere for trafikplanens ønske om, at jernbanen skal levere moderne, effektiv og pålidelig transport til rimelige priser. Samtidig har vi dog et par væsentlige bekymringer, som vi hermed ønsker at gøre opmærksom på.

Med dette høringssvar vil vi fremsætte en række anbefalinger til justeringer, der kan forbedre den kommende proces og de fremtidige muligheder i den kollektive trafik. Det handler om anbefalinger i forhold til rejsetider, tværnationale og nationale forbindelser samt gener i udbygningsfasen.

### Rejsetider

Af høringsudkast til trafikplanen fremgår det, at rejsetiden mellem Købehavn og Nykøbing Falster i 2022 forventes at være 1:25 og i 2027/2032 forventes at være 1:14/1:09.

Tidligere er det udmeldt, at rejsetiden mellem København og Nykøbing Falster i 2022 vil være 1:03 og i 2027 vil være 0:57 (jf. blandt andet Trafik- og Bygningsministeriets faktaark "rejsetidsforbedringer for togpassagerer" fra marts 2016 og Banedanmarks folder om "Ringsted-Femern Banen" fra maj måned 2016).

Fra Guldborgsund Kommunes side er vi stærkt bekymrede for udsigten til, at vi ikke kommer i nærheden af de tidligere udmeldte rejsertider indenfor en overskuelig frem-

GULDBORGSUND KOMMUNE

CENTER FOR POLITIK &amp; PERSONALE

ERHVERV &amp; UDVIKLING

PARKVEJ 37

4800 NYKØBING F.

TLF +45 54731000

WWW.GULDBORGSUND.DK

SAGSNR. 18/6514

SAGSBEHANDLER:

LONE GJERULFF BAK

DIR +45 25182322

MOB +45 25182322

LGB@GULDBORGSUND.DK

CVR NR. 29 18 85 99

TELEFONTIDER

MAN – ONS KL. 9.00 – 15.00

TORS KL. 9.00 – 17.00

FRE KL. 9.00 – 12.00



tid og vi må jo konstatere, at det faktisk gennem de senere år faktisk er gået den modsatte vej!

Vi finder det foruroligende, hvis et samlet anlægsarbejde af de aktuelle beløbsstørrelser kun kan sikre så minimale rejsetidsforbedringer, som de i høringsudkastet nævnte.

Meldingen om de forlængede rejsertider er dybt bekymrende. Vi vil på det kraftigste opfordre til, at de tidligere lovede rejsetidsforbedringer fastholdes! Det vil nemlig have afgørende betydning for erhvervsliv og arbejdsmarked, for de studerende i uddannelsesbyen Nykøbing, for bosætning og turisme og for den fortsatte positive udvikling af vores landsdel, som vi mærker lige nu.

Det anføres i høringsudkast, at der må tages forbehold for de udmeldte rejsetider og betjeningsforslaget og at den endelig afklaring blandt andet afhænger af fremtidens materiel, fastlæggelse af køreplaner, politiske beslutninger om økonomiske rammer mv. Det anføres ligeledes, at der er forskellige muligheder for, at den forventede rejsetid vil kunne afkortes, herunder blandt andet ved at køre med hurtigere og mere omkostningstungt materiel, ved at justere antal stop mv.

Et Danmark i balance fordrer, at timeplanen relativiseres i forhold til betjeningen af hele Danmark. Som nævnt ovenfor appellerer vi til, at der træffes beslutninger om tiltag der vil sikre, at rejsetiden for de fleste afgang mellem København og Nykøbing Falster kan reduceres til ca. 1 time, jf. de tidligere udmeldinger. Vi vil følge sagen og den fremtidige udvikling nøje.

### **Tværnationale og internationale forbindelser**

Af høringsudkastet fremgår det, at åbningen af den faste forbindelse via Femern Bælt vil give mulighed for direkte og hurtige tog mellem København og Hamburg. Det anføres, at der forventes betjening én gang i timen og at der både vil være afgang med regionaltog og med fjerntog. Guldborgsund Kommune vil med spænding følge den fremtidige afklaring og udvikling.

Det er vores forventning, at der vil være stop i Nykøbing Falster i kraft af byens størrelse og rolle som trafikknudepunkt for den sydlige del af Danmark og nærheden til Tysland. Det vil kunne understøtte allerede igangværende integrations- og relationskabende aktiviteter mellem vores landsdel og Schleswig-Holstein og Hamburg området, både hvad angår erhvervslivet, uddannelsesområdet og kultur- og fritidsområdet.

Guldborgsund Kommune er en af de største turismekommuner i Region Sjælland og en fortsat positiv turismeudvikling vil kunne understøttes af, at gæster fra nordtyskland vil få hurtig adgang til vores landsdel. Samlet set imødeser vi derfor, at der bliver indlagt stop i Nykøbing Falster.

Det er samtidig vores håb og forventning, at der i forbindelse med den kommende planlægning af køreplaner for de tværnationale forbindelser indtænkes gode forbindelsesmuligheder mellem vores landsdel og Jylland-Fyn. Det har afgørende betydning i forhold til erhvervsliv, arbejdsmarked, uddannelse og turisme.

### **Gener i udbygningsfasen**

Det er naturligt, at der i udviklings- og udbygningsfasen må forventes gener for passagerne. Vi ved, at det allerede er tilfældet i dag og vi er indforståede med, at det ikke helt kan undgås. Vi vil dog appellere til og anbefale, at der gøres en ekstra indsats for at holde generne på et absolut minimum, da det vil få afgørende betydning for alle passagerer, og herunder særligt de pendlere, der dagligt rejser mellem Nykøbing Falster og hovedstadsområdet.

Vi håber, at de fremsendte anbefalinger inddrages i det videre arbejde og forventer, at der træffes de rette afgørelser for at sikre de tidligere udmeldte rejsetidsforbedringer.

Med venlig hilsen



John Brædder  
Borgmester



Søren Bonde  
Kommunaldirektør



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Haderslev Kommune  
Planlægning  
Simmerstedvej 1a, 1  
6100 Haderslev

[www.haderslev.dk](http://www.haderslev.dk)

Dir. tlf. 74342215  
[cvba@haderslev.dk](mailto:cvba@haderslev.dk)

21. januar 2018 • Sagsident: 17/32222 • Sagsbehandler: Christina Vedel-Birch Andersen

### **Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 - hørings svar fra Haderslev Kommune**

Haderslev Kommune har med stor interesse gennemgået trafikplanen for jernbanen i relation til kommunens ønsker og behov for en god betjening af borgere, virksomheder og besøgende.

Det er godt at se det langsigtede perspektiv for jernbanen foldet ud, så udviklingen kan følges i step á 5 år frem mod 2032. Jernbanetrafikken vil stige over perioden, og der investeres i ny og forbedret infrastruktur og materiel som matcher denne stigning, det er en god udvikling.

Vojens Station er Haderslev Kommunes eneste station og dermed kommunens eneste indgang til jernbanetrafikken. For at få en god forbindelse til/fra Haderslev by er der derfor flere busruter som kører direkte mellem Vojens og Haderslev med en frekvens tilpasset togtrafikken. Det er meget vigtigt for Haderslev Kommune, at denne omstigning gøres så smidig og behagelig som muligt, så det nemt og bekvemt kan lade sig gøre at benytte kollektiv trafik hele vejen til Haderslev. Omstigningen indebærer et ophold på Vojens Station og det er ligeledes vigtigt for Haderslev Kommune at udviklingen af denne prioriteres, så stationen understøtter en positiv oplevelse af den kollektive trafik. Jf. høringsudgaven forventes der en stigning af antal passagerer på Vojens Station på mere end 25% i årene der kommer. Denne udvikling understøtter, at der også bør ske en udvikling af stationen.

Kommunen konstaterer, at der ikke sker store forbedringer i det østsønderjyske område når antallet af afgang og den estimerede transporttid til København er målestokken. Vi glæder os dog samtidig over, at der vil ske forbedringer i sammenhængen for de rejsende, så antallet af togsift på rejser til København, Århus og Flensborg/Hamborg minimeres over tid. Det er meget vigtigt for de rejsende på de længere distancer, at de kan finde afgang uden skift undervejs.

Billund Lufthavns position vil blive styrket med en jernbaneforbindelse. Denne forbindelse vil være til gavn for rejsende til og fra Haderslev Kommune. Med forbindelse hele vejen vil der være skabt grundlag for at rejsende som skal videre ud i Europa med fly ikke er bundet til at skulle benytte bil eller bus. Det er meget positivt.

Den faste Fehmern-forbindelse er en del af 2032-planen. Med den faste forbindelse vil der kunne skabes mere direkte forbindelse fra København og ned i Europa. Hermed falder passagertallet tilsvarende på banestrækningen igennem Sønderjylland, men der er dog stadig estimeret en fremgang for den sønderjyske længdebane i 2032 i forhold til i dag.



Haderslev Kommune pointerer vigtigheden af at bibeholde gode forbindelser ned igennem Jylland med tilslutning til Hamborg, således at borgere og erhvervsliv i Sønderjylland bevarer muligheden for at kunne komme hurtigt og bekvemt til Flensborg/Hamborg og videre herfra, også efter at Fehmern-forbindelsen er åbnet.

Venlig hilsen

Christina Vedel-Birch Andersen  
Afdelingsleder

**Center for By Land og Vand**

Trafik, Vej og Parkering  
Prøvestensvej 52  
3000 Helsingør

Cvr nr. 64 50 20 18  
Dato 22.02.2018

## **Helsingør Kommunes høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032 Høringsudgave**

### **HH-Forbindelsen**

Helsingør Kommune opfordrer til, at der arbejdes for at realisere den faste forbindelse Helsingør – Helsingborg med en vej- og baneforbindelse for persontog.

Det er afgørende, at HH-forbindelsen bliver både vej- og baneforbindelse. Det er ikke mindst baneforbindelsen, der vil medvirke til at skabe et sammenhængende uddannelses- og arbejdsmarked, som vil komme den nationale samfundsøkonomi til gavn.

Helsingør Kommune bifalder, at der primo 2018, i samarbejde med de svenske myndigheder, igangsættes en strategisk analyse af en fast forbindelse Helsingør – Helsingborg. Den strategiske analyse omfatter både en ren vejforbindelse og en vej- og baneforbindelse for persontog.

Helsingør kommune understreger, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg med en vej- og baneforbindelse for persontog vil koble hele del nordlige del af Nordsjælland sammen med Skåne, hvilket rummer et meget stort potentiale på begge sider af Øresund bl.a. mht. at skabe et sammenhængende arbejdsmarked og udvide mulighederne for rekruttering.

I Skåne er svenskerne i gang med at udbygge Vestbanen, og Kystbanen bliver renoveret i sommeren 2017 og 2018. Ved at opgradere togtbetjeningen på kystbanen og opgradere lokaltogene i Nordsjælland er der en unik mulighed for at styrke den kollektive trafik i regionen, hvis vi får en fast vej- og baneforbindelse for persontog Helsingør - Helsingborg.

**Kortere rejsetid på Kystbanen, bedre materiel og bedre service**

Helsingør Kommune opfordrer til at rejsetiden bliver kortere på Kystbanen. Det er bekymrende, at opgradering af Kystbanen er sat i bero, og at der derfor som et af de få steder i Danmark ikke er udsigt til kortere rejsetid på en af Danmarks mest benyttede strækninger.

Helsingør Kommune opfordrer også til, at der indsættes bedre togmateriel på Kystbanen og arbejdes målrettet på at forbedre servicen på Kystbanen.

**Bekymring for 30 minutters drift på Kystbanen**

Helsingør Kommune udtrykker stor tilfredshed med Trafikplanens fokus på sammenhæng mellem lokaltog og Kystbanen.

Helsingør Kommune er dog bekymret for indførelse af 30 minutters drift på Kystbanen i aftentimerne fra 2022, 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).

**Punktlighed på Kystbanen**

Helsingør Kommune modtager mange borgerhenvendelse om forsinkelser på Kystbanen og gener heraf. Helsingør Kommune opfordrer til, at punktigheden forbedres markant på Kystbanen, så de mange forsinkelser på Kystbanen kan undgås fremover.

**Kystbanen til Københavns Lufthavn**

Det forventes i Trafikplanen, at dele af trafikken på Kystbanen adskilles fra Øresundstrafikken i 2022.

Det foreslås i Trafikplanen, at Kystbanen adskilles helt fra Øresundstrafikken i 2027 og bindes sammen med den sjællandske regionaltrafik.

Helsingør Kommune opfordrer til, Kystbanen fremover fortsat er koblet til Øresundstrafikken, så der er en hurtig og direkte forbindelse fra Nordsjælland til Københavns lufthavn.

Med fokus på planerne om en fast HH-forbindelse vil det styrke hele Greater Copenhagen, Hovedstadsregionen, Nordsjælland, Helsingborg og Malmø med en Kystbane-ringforbindelse rundt om Øresund. Hele regionen vil blive tættere bundet sammen med stop i eksempelvis Helsingør – via Kystbanestationerne - Københavns lufthavn – Malmø – Helsingborg – og via HH-forbindelsen til Helsingør.

Øresundsregionen er i dag et af de vigtigste vækstcentre i Skandinavien. Med en fast jernbane-forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, som er koblet direkte op til Københavns lufthavn, bliver der skabt en

kystbane-ringforbindelse rundt om Øresund, der giver en betydelig økonomisk saltvandsindsprøjtning til Greater Copenhagen. Med gode og hurtige togforbindelser til Københavns Lufthavn, og dermed hurtig adgang til Europa og resten af verden, vil det betyde, at Øresundsregionen står væsentligt bedre i den globale konkurrence om at tiltrække udenlandske virksomheder og investeringer.

En kystbane-ringforbindelse vil koble Øresundsregionen tættere sammen og øge integrationen i regionen med fornyede og stærke potentialer inden for både erhverv og turisme.

### **Cykelmedtagning i Kystbanen**

I Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, står der på side 9: "S-tog har i de senere år vendt mange års stagnation, og ligger nu 13 % højere end i 1996. Væksten skyldes i høj grad indførelse af gratis cykelmedtagning i 2010 muliggjort af den store kapacitet i de nye S-tog".

Helsingør Kommune opfordrer til, at der indføres gratis cykelmedtagning på Kystbanen. Dette vil medføre en øget fleksibilitet, for både pendlere og turister, når de rejser med Kystbanen.

### **Sammenhæng i den kollektive trafik ved banelukninger**

I Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, står der på side 11: "De mange kombinationsrejser understreger vigtigheden af et sammenhængende kollektivt net".

Helsingør Kommune anbefaler, at det sammenhængende kollektive net prioriteres i forhold til banelukninger, hvor banestrækninger lukkes i lange perioder, for at renovere togskiner, signaler og broer.

I dag kører DSBs togbusser langs med den banestrækning, der lukkes, men driftsmidlerne til togbusserne kan med fordel forstærke og supplere de busser, der i forvejen betjener området.

Da det er forskellige instanser, der betaler driftstilskuddet til togbusser (DSB) og til de øvrige busser (regioner og kommuner), så skaber de nuværende institutionelle rammer for driftstilskud til togbusser en barriere. Det betyder, at DSB ikke giver tilskud til at opgradere nogle af de tværgående ruter, som kunne forbedre det sammenhængende kollektive net, mens banestrækninger lukkes.

Samfundsøkonomisk ville det være en fordel, hvis rammerne forbedres for at kunne lave sammenhængende kollektiv trafik i forbindelse med banelukninger, så banelukninger ikke kun prioriteres ud fra Banedanmarks prioriteringer, men ud fra rammer og prioritering som kommer hele samfundet til gode.

### **Direkte togforbindelser på tværs af Nordsjælland**

I Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, står der på side 43:

”Med Aftale om takstnedsættelse og investeringer til forbedring af den kollektive trafik fra 12. juni 2012 er der reserveret midler til medfinansiering af en ombygning af Hillerød station. [...] En ombygning af Hillerød station vil give passagerer fra Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord direkte adgang til den nye station ved det kommende Supersygehus i Favrholt i Hillerød Syd. Det vil øge tilgængeligheden til sygehuset nord fra.”

Ombygning af Hillerød station og dermed gennemkørsel på Hillerød st. giver også mulighed for direkte togforbindelser på tværs af Nordsjælland mellem Hundested/Frederiksværk og Helsingør samt Gilleleje/Tisvilde, da det vil binde området bedre sammen.

Dele af projekterne vedrører Banedanmarks anlæg. Lokalbaneln/Region Hovedstaden skal dog i et vist omfang bidrage til egne anlæg.

Helsingør Kommune opfordrer til, at staten afsætter midler til, at ombygge Hillerød station, da det vil øge tilgængeligheden til sygehuset nord fra, og give mulighed for direkte togforbindelser på tværs af Nordsjælland.

### **Hurtige tog på Lokalbaneln**

Helsingør Kommune anbefaler, at der afsættes midler fra staten til at medfinansiere og realisere de forslag til tiltag, der kan føre Lokalbaneln mod det overordnede mål om en fordobling af passagertallet frem til 2030, jf. Handlingsplan for udvikling af Lokalbaneln.

Det drejer sig om:

- at etablere hurtig tog på Lille Nord, Gribskovbanen og Hornbækbanen. Erfaringerne med hurtig tog på Frederiksværkbanen har været så positive, at modellen med fordel kan indføres på øvrige banestrækninger.
- at udvikle Helsingør st. med henblik på at samle Lokalbanelns tog ved busterminalen i stationens nordvestlige side.

Dette skal ses i sammenhæng med at der etableres eller genåbnes krydsningssteder ved:

- Hillerød Øst (ny station med krydsning)
- Helsingør (krydsning på station)
- I Gribskov (ny krydsning)
- Kvistgård (genetablering af krydsning på station)

### **Målsætning om kollektiv transport**

I den foregående Trafikplan for den statslige jernbane 2012 – 2027, står der på side 7:

”I aftale om ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009 er formuleret en ambitiøs målsætning om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Det skal bidrage til at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning. Samtidig skal der tages øget hensyn til natur og miljø, støjbelastningen fra trafikken skal reduceres og trafiksikkerheden forbedres.

Målsætningen har været omsat til, at danskerne skal køre dobbelt så meget med tog i 2030.”

Ovenstående målsætning er ikke omtalt i Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032.

Helsingør Kommune anbefaler, at den danske regering fortsat arbejder efter denne ambitiøse målsætning.

### **Større sammenhæng i den kollektive trafik**

I Oslo varetager trafikskabet Ruter al kollektiv trafik, og Ruter har opnået stor passagerfremgang efter at alle aktiviteter i den kollektive trafik blev samlet hos Ruter.

På Sjælland er den kollektive trafik opsplittet i Movia, DSB, Metro og Lokaltog. Nogle af de kundevendte aktiviteter varetages af DOT (Din Offentlige Trafik), mens planlægning varetages i de enkelte trafikskaber.

Movia er ejet af 45 kommuner og to regioner på Sjælland.

En sådan opsplittning af aktiviteter medfører, at sammenhængen og kvaliteten af den kollektive trafik ikke er så god som den kunne være:

”Den offentlige transport i Greater Copenhagen har haft en lavere passagervækst og mindre positiv tilfredshedsudvikling end de andre sammenlignelige nordeuropæiske byer”.

[...]

- Øget integration vil bidrage til et øget antal pasagerer i den kollektive trafik – og Greater Copenhagen har et stort uudnyttet potentiale på dette punkt
- Den offentlige transport i Greater Copenhagen har en række læringspunkter at hente fra internationale transportorganisationer både for varetagelse og udførelse af de kundevendte aktiviteter samt organisation og styring”

(Citater fra rapporten: Større sammenhæng i den kollektive trafik i Greater Copenhagen, side 69. Region Hovedstaden. Juni 2016.)

Helsingør Kommune opfordrer staten til at se med friske øjne på organiseringen af den kollektive transport i Danmark.

Der investeres massivt i letbaner, metro, signalprogram og reovering af banedanmarks baner i disse år. For at opnå det fulde potentiale af disse investeringer vil det være hensigtsmæssigt at gentænke rammerne for den kollektive transport.

Helsingør Kommune opfordrer staten til, at forbedre de organisatoriske rammer for den kollektive transport i Danmark.



Herlev Bygade 90 • 2730 Herlev

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

22. februar 2018  
Journalnr. 163-2018-3670

Mail: info@tbst.dk

## **Høringssvar om Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Herlev Kommune har modtaget høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.

Herlev Kommune har nedenstående kommentarer.

Som en del af den politiske aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler, den 12. juni 2014, er muligheden for at flytte perronen på Herlev Station blevet undersøgt af Banedanmark, så der foreligger et beslutningsgrundlag.

Perronflytningen på Herlev Station er helt essentiel for at sikre optimalt passagerskifte mellem S-tog på Frederikssundlinjen og den kommende letbane langs med Ring 3. En direkte skiftemulighed mellem S-tog og letbane er en forudsætning for at indfri passagerpotentialen for letbanen på det niveau, som er beregnet i forbindelse med forundersøgelserne for letbaneprojektet. Alle passagerprognoser for letbanen er beregnet på baggrund af en direkte skiftemulighed mellem S-tog og letbane.

Det er særdeles vigtigt at der træffes beslutning om at flytte perronen på Herlev Station, så skiftemuligheden mellem letbanen og S-tog forbedres. Herved vil samspillet i den kollektive trafik kunne styrkes væsentligt.

Herlev Kommune foreslår at følgende bemærkninger medtages i trafikplanens afsnit om Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station:

- På Herlev Station vil en flytning af perronen mod vest skabe bedre skiftemuligheder mellem S-tog og letbane, som vil forbedre forholdene for passagererne og dermed passagerpotentialen, og styrke det samlede kollektive net i Hovedstadsområdet.

Er der behov for en uddybning af høringsvar kan letbanekoordinator Christian Jensen kontaktes på tlf. 44 52 64 39, eller via mail til [Christian.Jensen@Herlev.dk](mailto:Christian.Jensen@Herlev.dk).

Venlig hilsen

Charlotte Wieth-Klitgaard  
Direktør



Trafikstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

20.02.2018

Mail: info@trafikstyrelsen.dk

### **Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Herning Kommune har behandlet tilsendte Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og har følgende væsentlige bemærkninger, der uddybes nedenfor:

1. Det nuværende antal direkte togforbindelser uden skift til Odense og København ønskes som et absolut minimum opretholdt.
2. Der ønskes etableret ½-times betjening mellem Herning og Vejle, og mellem Holstebro-Herning-Århus.
3. Øvrige forhold

#### **Direkte togforbindelser:**

Herning Kommune har noteret sig, at der med den politiske aftale om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland fra 9. juni 2017 er lagt op til en halvering i antallet af direkte Lyntog mellem Herning og København fra 2020. Det er en markant forringelse, som er uacceptabel.

Hvis ønsket om et Danmark i balance skal være mere end blot ord på papir, er det af afgørende betydning ikke at forringe mulighederne for at benytte offentlig transport til og fra det centrale Jylland. Herning Kommune mener tværtimod, det vil være på sin plads at styrke mulighederne for tage toget direkte til og fra Herning.

For dette taler en lang række argumenter. Det centrale og nordvestlige Jylland er hjertet af produktions-Danmark, og vækst og udvikling har præget Herning Kommune siden årtusindeskiftet. Der er således befolkningstilvækst. Alene siden kommunalreformen i 2007 er befolkningstallet øget med seks procent. Erhvervslivet tilbydes nogle af Danmarks bedste rammer i Herning Kommune, som også har satset markant på oplevelsesøkonomi. Det har gjort Herning til en af landets førende eventkommuner med hvad deraf følger af store besøgstal fra både det øvrige Danmark og udlandet. Det er selvsagt af afgørende betydning at kunne servicere de

mange gæster bedst muligt – også med et velfungerende, fleksibelt og fintmasket offentligt transportsystem.

På den baggrund virker det helt besynderligt at foreslå forringelser af togforbindelserne til og fra Herning. Af grundene nævnt ovenfor ville det tværtimod give mening at foreslå forbindelserne styrket.

Der kan senere forudses en periode, hvor elektrisk drift er mulig mellem København og Aarhus, men ikke mellem Vejle og Herning. Herning Kommune ønsker derfor sikret, at DSBs nuværende flåde af tog, der kan samkøres med diesel- og elektrisk drift, opretholdes, indtil strækningen Vejle-Struer også er elektrificeret. Dette for at sikre mod den helt uacceptable situation, der vil opstå, hvis det ikke længere vil være muligt at tage et direkte tog mellem Herning og hovedstaden.

Herning Kommune opfordrer derfor til, at der snarest sikres finansiering af de tidligere besluttede investeringer i hastighedsmæssig opgradering og elektrificering af banen mellem Vejle og Struer.

### **½-times betjening:**

Det midtjyske område opleves af mange borgere som et stort arbejdsmarked. En udvikling, som de nye, midtjyske motorvejsbyggerier har stimuleret. Pendlingen mellem byerne på strækningen er betragtelig. Udviklingen må forventes at blive mærkbart forstærket, når det nye supersygehus ved Herning, som netop nu bygges, står færdigt. Derfor ser Herning Kommune frem til etablering af ½-times-drift mellem Herning og Holstebro. Dermed vil der være ½-timesdrift på hele strækningen Holstebro-Herning -Århus.

Tilsvarende ønsker Herning Kommune at der etableres ½-timesdrift mellem Herning og Vejle, senest når banen til Billund etableres, således at der vil være forbindelse mod Odense og mod Billund Lufthavn hver halve time. Herning Kommune bakker derfor også op om Banedanmarks undersøgelse af at sikre bedre kapacitet mellem Vejle og Jelling, som bliver en flaskehals.

Herning Kommune er enig i Trafikplanens vurdering af, at timesdrift bør være den minimale betjening, og tager derfor afstand fra overvejelserne om at reducere trafikken til 2-timers drift i Vestjylland, herunder mod Skjern. Som det også anføres i Trafikplanen, vil de samfundsøkonomiske gevinster ved sådanne betjeningsmæssige forringelser være små eller tvivlsomme.

### **Ad 3. Øvrige forhold:**

Herning Kommune bakker i øvrigt op om:

- etablering af en bane til Billund Lufthavn, herunder som nævnt udbygningen af kapaciteten mellem Vejle og Jelling
- etableringen af Gødstrup station og arbejdet med en VVM for udbygning af kapaciteten mellem Holstebro og Herning.
- etablering af en ny bane mellem Silkeborg og Århus

Herning Kommune finder, at de ovennævnte forslag til en bedre togbetjening vil udgøre et godt fundamentet for at vende den stagnerende passagerudvikling, der jf. Trafikplanens passagerprognoser vil gælde vores område fra 2022 og frem, og ser frem til at dialogen herom styrkes.

Med venlig hilsen



Lars Krarup  
Borgmester



Joan Hansen

Formand for Teknik- og Miljøudvalget

## **Hillerød Kommunes høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Hillerød Kommune har modtaget høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og ser overordnet positivt på udspillet og kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar til planen.

De statslige jernbaneprojekter i Hillerød Kommune er ombygning af Hillerød Station og etablering af ny station i Favrholm, der begge kommenteres i det nedenstående.

### **Favrholm Station:**

Etableringen af Favrholm Station, der kommer til at betjene både S-tog og lokaltog er et projekt Hillerød Kommune er glad for og fortsat aktivt støtter op om. Stationen giver mulighed for en højklasset kollektiv betjening af det kommende Nyt Hospital Nordsjælland og det kommende byområde Favrholm. Hillerød Kommune bidrager til projektet med etablering af en pendlerparkeringsplads i forbindelse med stationen, der giver mulighed for omstigning på stationen mellem S-tog, lokaltog, bus, bil og cykel.

Hillerød Kommune finder det dog beklageligt, at S-togsbetjeningen af Favrholm Station først kan ske i løbet af 2022, og ikke som tidligere aftalt samtidig med åbning af lokaltogsbetjeningen, busbetjening og pendlerparkeringsplads i forbindelse med ibrugtagning af Nyt Hospital Nordsjælland omkring årsskiftet 2021/2022.

Hillerød Kommune vil gerne påpege, at for at sikre den mest optimale løsning for betjening af Favrholm Station med lokaltog, vil det være nødvendigt med en sporsammenkobling af lokaltogssporene på Hillerød Station.

### **Hillerød Station:**

For at sikre den bedst mulige kollektive trafikbetjening af Nyt Hospital Nordsjælland og hele Favrholm-bydelen, vil det være nødvendigt med en ombygning på Hillerød Station, hvor lokalbanens nord- og sydgående spor kobles sammen. På den måde kan alle tog fra hele Nordsjælland køre direkte til Favrholm Station, så der undgås skift på Hillerød Station for en hurtigere og direkte forbindelse. Parterne bag Favrholm Station er nu så langt i planlægningen, at det er nødvendigt med en snarlig afklaring af projektet på Hillerød Station. Ved en sen afklaring vil det fordyre anlægget på Favrholm Station.

For at sikre fremdriften i projektet om sporsammenkoblingen på Hillerød Station, er Hillerød Kommune sammen med Region Hovedstaden i dialog med Transportministeren og forligskredsen bag "Bedre og billigere kollektiv transport". I den forbindelse har Hillerød Kommune og Region Hovedstaden d. 18. januar sendt brev til Transportministeren og Forligskredsen, hvor vi beder om at bruge af de allerede afsatte midler til at gå i gang med en fase 2-analyse af Hillerød Station. Der blev i 2012 afsat 15 millioner kroner til projektet af forligskredsen. En fase 2 af Favrholm Station kostede 3,5 mio. kr. og vi vurderer derfor, at en fase 2 for Hillerød Station sagtens kan gennemføres inden for rammen af disse allerede afsatte midler.

For at undgå senere fordyrelse på Favrholm Station er det vigtigt, at der snarest muligt afsættes midler til at gennemføre ombygning af Hillerød Station. Projektet med sporsammenkobling på Hillerød Station støttes foruden af Region Hovedstaden også af de øvrige Nordsjællandske kommuner.

Hillerød Kommune opfordrer desuden til, at der, når det nye signal er fuldt udrullet på S-banen til Hillerød, sikres den nødvendige sporinfrastruktur på Hillerød Station til at muliggøre flere S-togsafgange på nordbanen til gavn for de mange pendlere og rejsende på denne strækning.

### **Sammenhæng med transportforliget "En grøn transportpolitik"**

I 2009 vedtog en bred forligskreds i Folketinget "En grøn transportpolitik". Af transportforlig fremgår, at "Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken." Hillerød Kommune savner i den kommende trafikplan en sammenhæng til dette transportforlig med dens ambitioner for, hvorledes væksten i trafikken skal fordeles. Denne vision vil desuden kræve de nødvendige investeringer i det statslige jernbanenet.

## Høringssvar til Trafikplan 2017-2032

---

Dato: 22. februar 2018  
Sagsb.: Lasse Emil Stougaard  
Sagsnr.: 18/2432  
Dir.tlf.: 72364846  
E-mail: lasse@holb.dk

Holbæk kommune har gennemgået Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og vedlagt bemærkninger i to grupperinger: et svar fra Holbæk Kommune og et svar som rummer et fælles høringssvar med Roskilde, Holbæk og Lejre Kommune.

### Høringssvar fra Roskilde, Lejre og Holbæk kommuner:

- Forudsætninger for Trafikplan for den statslige jernbane:

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk har noteret sig, at lokale udviklingsområder<sup>1</sup> ikke eksplicit indgår som baggrundsdata. Denne forudsætning harmonerer dårligt med de igangværende projekter i kommunerne, hvor byudviklingen sker i de stationsnære områder og er afhængig af en stabil og forbedret togbetjening. Skal udviklingsprojekterne først give udslag i en ændret demografi (s.16) før de indgår i den langsigtede planlægning af de statslige jernbaner har tilflyttede borgere og virksomheder fundet andre transportformer og de forventede effekter af en øget togbetjening udebliver.

- Fokus på den sjællandske pendlertrafik:

En væsentlig del af DSB's rejsende findes på de sjællandske baner til og fra København, hvilket den statslige plan for jernbanetrafikken bør afspejle i forhold til robusthed i køreplan og togbetjening. Her er det bekymrende, at der planlægges med et fald i togkilometre<sup>2</sup> i 2027 og først regnes med en stigning i antallet af togkilometre i 2032 (s.23). Tværtimod bør antallet af togkilometre afspejle væksten i Greater Copenhagen indenfor bolig og erhvervsudvikling.

- Parker og Rejs, samt stationsområder:

Kobling mellem vej og bane bør indgå som en aktiv del af den fremtidige jernbaneplanlægning, således at standsningsmønstrene afspejler de kommende udvidelser af parkeringsforholdene på stationerne i Hvalsø, Lejre, Roskilde og Trekroner. Ligeledes bør der tages statsligt initiativ til at forbedre og udbygge stationsfaciliteter som venteforhold, rejsetidsinformation og cykelparkering.

---

<sup>1</sup> Fremtidige bolig- og erhvervsområder

<sup>2</sup> Samlet antal af togenes kørte kilometer

- Ring Syd:

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk ser frem til at få forbedret adgangen til Københavns Lufthavn og påpeger, at der vil være en række fordele ved at fremrykke implementeringen af projektet til planåret 2022, samt at forlænge forbindelserne til Holbæk og Næstved. Med en fremrykning af denne forbindelse kan der opretholde betjeningen af stationerne på syd- og nordvestbanen med stationerne i Holbæk, Lejre, Hvalsø og Viby Sj. ellers er planlagt til at få reduceret togbetjeningen.

#### Hørings svar fra Holbæk Kommune:

- ½ -timedrift mellem Holbæk og Kalundborg:  
Nordvestbanen har i dag timedrift til Kalundborg. Odsherredbanen har ½-times drift, og der kan dermed skabes bedre sammenhæng mellem de to baner, ved at indføre ½-times drift på Nordvestbanen. På side 29 i trafikplanen, nævnes strækningen mellem Holbæk og Kalundborg, som en mulighed for 2-timesdrift i aftentimerne. Med en ny station ved Kalundborg på vej, og en fastholdelse af de pendlere som allerede bruger banen, bør denne passage tages ud af trafikplanen. Der ønskes dermed tillige ½-timedrift i aftentimerne.
- Udnyttelse af dobbeltspor til Holbæk:  
Der er inden for de sidste år, anlagt dobbeltspor til Holbæk, men udnyttelsen af denne kapacitetsudvidelse er ikke sket endnu.
  - Som nævnt ovenfor ved *Ring Syd*, er det en oplagt mulighed at forlænge Ring Syd til Holbæk, således at Holbæk opnår forbindelse til lufthavnen, Ørestaden med skiftemulighed til metro, og Glostrup med skiftemulighed til letbane.
  - Tølløsebanen bør forlænges, så den får endestation i Holbæk. Således får brugere af Tølløsebanen adgang til uddannelsescentre og andre service i hovedbyen Holbæk, og brugere af Odsherredbanen og Tølløsebanen kan skifte direkte mellem de to baner.

Holbæk Kommune har afholdt møde med Odsherred Kommune, som bakker op om hørings svaret fra Holbæk Kommune.

Holbæk Kommunalbestyrelse har den 21. februar 2018, tiltrådt dette hørings svar.



Christina Krzyrosiak Hansen  
Borgmester



Rasmus Bjerregaard  
Administrerende Direktør



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Att.: Signe Arrhenius

Dato: 22-02-2018  
Sagsnr.: 13.05.00-G01-2-18  
Henv. til: Lena Husted  
Trafik og park  
Direkte tlf.: 9611 7685  
Afdeling tlf.: 9611 7555  
www.holstebro.dk

## **Høringssvar vedr. den statsige trafikplan 2017-2032**

Holstebro Kommune har modtaget høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 af 24. november 2017.

Holstebro Kommune ser positivt på direkte tog mellem Århus og Holstebro via Gødstrup og den planlagte øgede betjening, da det er vigtigt at fastholde gode pendler forbindelser mellem Herning og Holstebro.

I forhold til betjeningen mellem Vejle – Struer fra 2027, hvor der sker en fuld adskillelse af regional- og fjerntog med skifte i Vejle, er det bekymrende, at der er usikkerhed om en eventuel Billundbane og hvilke konsekvenser dette kan have for den øvrige trafik, såfremt der ikke bliver etableret øget kapacitet på en del af strækningen.

Holstebro Kommune vurderer endvidere, at en fortsat direkte forbindelse fra Holstebro til København vil være til gavn for området og dermed ønskeligt.

Holstebro Kommune ser gerne, at en eventuel genåbning af Tvis Station, som er en option i genudbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, medtages som et projekt i forbindelse med Trafikplanen, da dette vil have stor betydning for passagerer på strækningen mellem Holstebro – Herning – Vejle/Århus.

For sammenhængen i den Regionale trafik bakker Holstebro Kommune op om det af Midttrafik fremsendte høringssvar.

På vegne af Teknisk Udvalg

Klaus Flæng  
Udvalgsformand

Anders Debel  
Direktør Teknik og Miljø



## Modtaget 23. februar 2018

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Horsens Kommune takker for den modtagne høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032. Horsens Kommunes høringssvar fremsendes dels som et fælles høringssvar via Midttrafik, dels som tillæg hertil som et separat høringssvar fra Horsens kommune. Høringssvaret fra Midttrafik fremsendes direkte fra Midttrafik.

Horsens Kommunes separate høringssvar:

Horsens Kommune har ved flere lejligheder forelagt ønske om en genåbning af Hovedgård Station i Horsens Kommune. Således har borgmester Peter Sørensen ved brev af 7. august 2013 rettet skriftlig henvendelse til transportminister Henrik Dam Kristensen med ønsket, og ønsket er sidst blevet gentaget i forbindelse med Horsens Kommunes høringsnotat af den 29. marts 2016 fremsendt til Banedanmark i forbindelse med elektrificering og hastighedsopgradering af banen mellem Fredericia og Århus henholdsvis den ny bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Horsens Kommune ønsker på baggrund af trafikplanen for den statslige jernbane at genfremsætte sit ønske om en genåbning af Hovedgård Station, set i lyset af den igangværende planlægning af den nye bane mellem Hovedgård og Hasselager, samt elektrificering og hastighedsopgradering af den eksisterende bane. Horsens Kommune deltager gerne i dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark herom.

Det bemærkes at Horsens Kommune er bekendt med rapporten fra Trafikstyrelsen "Optimering af stationsstrukturen, marts 2014" hvori en række potentielle stationsåbninger er undersøgt. Hovedgård indgår ikke blandt de 21 stationer der er udpeget til en nærmere analyse. Horsens Kommune vil gerne opfordre til en genoptagelse af sagen med henblik på en nærmere analyse af en genåbning af standsningsstedet i Hovedgård, idet Region Midtjylland har varslet besparelser på den regionale bustransport. Hovedgård betjenes i dag af den kollektive bustrafik (regional busrute), men hvor vidt denne rute vil blive bragt i spil i de regionale besparelser er endnu uafklaret. Det er derfor fortsat et stort ønske fra Horsens Kommune at standsningsstedet for tog i Hovedgård genåbnes.

Med venlig hilsen

**Niels Christian Mikkelsen**  
Ingeniør

Telefon direkte: 76292615

Mail: [ncm@horsens.dk](mailto:ncm@horsens.dk)



**HORSENS** KOMMUNE

**Teknik og Miljø  
Affald og Trafik**

Rådhusvej 4  
8700 Horsens

*Hvidovre Kommune, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre*

---

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Hvidovre Kommune  
Hvidovrevej 278  
2650 Hvidovre

Direktionen  
Direktør:  
Gert Stephan Nelth

Telefon: 3639 3005  
Afd. telefon: 3639 3005  
Mobil: 5158 7807

E-mail: [gsn@hvidovre.dk](mailto:gsn@hvidovre.dk)  
Afd. e-mail:

Sagsnr.: 18/5394

Dato: 13-02-2018

Rådhusets åbningstider:

Mandag-onsdag:	10:00-14.30
Torsdag:	13:00-17.30
Fredag:	10:00-13.30

## **Høringssvar fra Hvidovre kommune til Statens Trafikplan 2017 -2032.**

Hvidovre kommune finder, at trafikplanen giver et godt overblik over Statens engagement i den kollektive skinnebårne trafik.

Hvidovre kommune mener, at Statens prioritering af den kollektive trafik er en nødvendig forudsætning for velfærdssamfundet. Trafikken på motorveje og veje er stærkt stigende med konsekvens af trængsel, luft- og støj forurening m.v. i Hvidovre kommune. Derfor mener Hvidovre kommune, at Statens investeringer i den kollektive trafik skal være højt prioriteret.

Hvidovre kommune bidrager derfor sammen med Københavns kommune, Frederiksberg kommune, Region Hovedstaden til en undersøgelse af Metroens forlængelse fra Ny Ellebjerg station til Hvidovre hospital.

Det er allerede nu svært at komme til Hvidovre Hospital fra hospitalets store optageområde, der strækker sig hele vejen fra det yderste Amager til Albertslund og udgør over ½ mio. borgere. Når udbygningen af hospitalet står færdig i 2020, vil trafikudfordringen være langt større, idet antallet af patienter og ansatte, der dagligt skal til og fra hospitalet, vil blive øget fra 7.000 til godt 10.000.

Hvidovre Hospitals udstrakte optageområde gør transporttiden lang og bøvlet for mange patienter, fx tager det i dagtimerne over en time at køre med bus fra Dragør til Hvidovre Hospital, og når der er trængsel på vejnettet, tager det dobbelt så lang tid. Busserne, der i dag kører til hospitalets hovedindgang, kører hvert 5. min i dagtimerne.

Antallet af parkeringspladser er allerede i dag for lavt i forhold til behovet, og i de nye anlæg er parkeringspladserne blandt andet lagt på taget, fordi der ikke er plads andre steder. Selv efter opførelsen af de nye parkeringspladser, vil behovet ikke være mødt. Disse begrænsninger er en af hovedårsagerne til, at det blev besluttet at investere i en nedgravning af Ny Ellebjerg St. med henblik på at åbne mulighed for en metrolinje til Hvidovre Hospital.

En metro til Hvidovre Hospital i forlængelse af den kommende Cityring fra Ny Ellebjerg St. vil være rentabel, mindst pladskrævende og den vil samtidig være den mest effektive løsning på den kollektive trafikudfordring. Desuden vil metroen sikre, at både patienter og ansatte kan komme rettidigt til hospitalet. Det giver bl.a. færre ombookninger og forsinkelser og i sidste ende færre forlængede ventetider på behandlinger og en langt bedre samfundsøkonomi.

Metroen vil samtidig have positiv effekt for den generelle byudvikling på Vestegnen. Metroen vil for mange borgere i Hvidovre, Brøndby og Rødovre være det foretrukne transportmiddel.

Metroen til Hvidovre Hospital vil give en række positive effekter i det samlede transportsystem i Hovedstaden, bl.a. vil man kunne anvende metrostationen ved Hvidovre Hospital som trafikhub for transport med en BRT-forbindelse ad Avedøre Havnevej til de mange virksomheder på Avedøre Holme ligesom der enkelt vil kunne etableres en højklasse kollektiv transport til letbanen i Ring 3 ved Glostrup station.

Herudover vil metro til Hvidovre Hospital understøtte byudviklingen i Hvidovre, hvor der er konkrete planer om byfortætning og etablering af nye boligområder, i blandt andet Hvidovre Bymidte.

- En ny metrolinje til Hvidovre Hospital har en nulpunktsomsætningen på 6.000 daglige passagerer. Det forventede daglige passagerantal er 10-12.000.
- Strækningen fra Ny Ellebjerg St. til Hvidovre Hospital går gennem flere områder med store fysiske begrænsninger. En metro vil som det eneste alternativ ikke forværre trængslen på strækningen.
- Metroen vil effektivt løse den kollektive trafikudfordring, der er ved Hvidovre Hospital, idet den vil kunne transportere mange mennesker i døgnet.
- Metroen vil understøtte og betjene en lang række nye borgere i byudviklingsområder på Vestegnen.

Med venlig hilsen

Gert Stephan Nelth



**Høje-Taastrup  
Kommune**

Byrådet

Høje-Taastrup Kommune  
Bygaden 2  
2630 Taastrup  
Tlf: 4359 1000  
www.htk.dk

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Email: [Kommune@htk.dk](mailto:Kommune@htk.dk)

01-02-2018

### Svar på høring om statens Trafikplan 2017-2032

Byrådet har på mødet d. 30. januar 2012 behandlet høringen og har godkendt vedlagte administrative svar på høringen, som i tidligere har modtaget.

Med venlig hilsen

Michael Ziegler  
Borgmester

Jørgen Lerhard  
Direktør



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Dir.tlf.: **1280**  
Email: **DorteJe@htk.dk**

24-01-2018

Ekspeditionstid:

Mandag - Onsdag 10.00 - 14.30

Torsdag 10.00 - 17.00

Fredag 10.00 - 13.30

EAN:

### **Administrativt svar på høring om Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Høje-Taastrup Kommune har d. 24.nov. 2017 modtaget jeres høring om ovennævnte plan, med frist 29. januar 2018. Med forbehold for Byrådets vedtagelse d. 30 januar 2018 har kommunen følgende høringssvar, idet Byrådets beslutning i sagen eftersendes snarest herefter:

1. Byrådet har en klar forventning om at man fra dag 1 udmønter den kapacitet, som bliver ledig i forbindelse med ibrugtagning af den nye Køge-Ringsted-forbindelse, til at forbedre betjeningen af både Hedehusene og Høje Taastrup stationer. Dette ses ikke at være tilfældet i den plan, der er sendt i høring.
2. Byrådet skal på det skarpeste protestere mod den påtænkte nedgradering af togbetjeningen af Høje Taastrup station, som med knap 20.000 daglige ankomster og afrejser er landets 12. største. Stationen er således et meget stort pendlerknudepunkt, og bør betjenes i overensstemmelse med dette, jf. også Fingerplanens udpegning af trafikale knudepunkter.
3. Den samlede befolkning i Høje-Taastrup vil iflg. kommunens prognoser stige fra ca 50.000 til 60.000 i løbet af 10 år. Dette er hovedsageligt en følge af de igangværende byudviklingsprojekter. Hvis man samtidig – som foreslået - reducerer den samlede togbetjening må det – alt andet lige – frygtes at det betyder flere passagerer pr tog – altså vil pendlerne opleve dårligere service.

Trafikplanen understøtter således ikke intentionerne i statens Fingerplan, om at der skal ske en stationsnær byfortætning, som kan understøtte den kollektive trafik. Konsekvensen af den foreslåede serviceforringelse for pendlerne må forventes at blive at pendling med bil vil blive betragtet som et bedre alternativ for den enkelte pendler, med deraf følgende tab af passagerer i den kollektive trafik og større trængsel på vejnettet.

Byrådet arbejder loyalt og målrettet med at planlægge og implementere byudvikling i overensstemmelse med Fingerplanens intentioner, og skal opfordre til at Trafikplanen ligeledes understøtter dette.

4. Samtidig med den aktuelle høring har regeringen besluttet at genoptage forundersøgelserne om S-tog til Roskilde. Byrådet skal derfor benytte lejligheden til at fremføre sine synspunkter i den sag:

Byrådet er principielt ikke modstander af S-tog til Roskilde, hvis alt andet er lige, men det er det ikke:

S-tog til Roskilde vil lægge beslag på 2 af de 4 spor mellem Høje Taastrup og Roskilde, og derfor kan det ikke undgå at betyde en reduceret betjening med regionaltog. Af tidligere materiale fra Trafikstyrelsen fremgår det, at antal regionaltog vil blive sådan cirka halveret når/hvis S-toget føres til Roskilde.

Høje Taastrup er med sine 19.600 (i 2015-tal) daglige ankomster og afrejser, en af landets helt store pendlerstationer. Kun 11 stationer har større passagertal. Høje Taastrup station betjener et stort opland, også udenfor S-togslinjerne.

Det, som er vigtigt for pendlerne er, at der er den rette kombination af service, hyppige afgang og så kort en samlet rejsetid som muligt. S-tog til Roskilde vil resultere i en betydeligt længere rejsetid til henholdsvis Valby/København H eller Roskilde, ligesom S-tog til Roskilde vil betyde at flere rejsende skal skifte til S-tog i Roskilde, for at komme til Høje Taastrup og Hedehusene fra områder uden for Hovedstadsområdet.

En forlængelse af S-toget til Roskilde vil resultere i en forringet service for pendlere og øvrige rejsende til og fra destinationer i Høje-Taastrup Kommune. Byrådet ønsker ikke en sådan serviceforringelse.

Med venlig hilsen



Jørgen Lerhard  
Direktør



Center for Teknik  
Ådalsparkvej 2, 2970 Hørsholm

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

### Høringssvar fra Hørsholm Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.

Hørsholm Kommune stiller sig kritisk overfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. Generelt mener Hørsholm Kommune, at de forslag, der er stillet i planen giver store forringelser for passagerne på Kystbanen og især for Rungsted Kyst Station.

I 2017 blev 11,4% af alle rejser med fjern- og regionaltog foretaget på strækningen Helsingør-København H. En stor del af den samlede togdrift foregår altså på Kystbanestrækningen. Det må derfor undre, at Staten foreslår forringelser på strækningen, som det er tilfældet i planen, når Staten i stedet burde tænke på optimering af strækningen, så endnu flere ville tilvælge den kollektive trafik på Kystbanen.

Hørsholm Kommune har overordnet tre væsentlige holdninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 høringsudgave, af 24. november 2017:

- 1) Adskillelse af Kystbanen fra Øresundstrafikken og koblingen til Sverige
- 2) Ændring af grunddriften fra 20 minutters-drift til 15 minutters- og 30 minutters-drift
- 3) Manglende sammenhæng i den kollektive trafik som helhed

Ud fra nedenstående argumentation mener Hørsholm Kommune, at staten ikke bør ændre på den eksisterende linjeføring. Hørsholm Kommune mener dertil, at der skal bibeholde 20-minutters drift på Kystbanen som den er i dag, og i stedet foreslå forbedringer.

Ad. 1)

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,

Dato: 26.02.2018

**Center for Teknik**  
Team vej og park  
horsholm.dk

**Åbningstider**  
Mandag - fredag 9-13  
Torsdag også 15-17

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

lufthavnen og Sverige. Da en del af borgerne i Hørsholm Kommune er afhængig af en let forbindelse til Ørestaden og lufthavnen, vil det være til stor gene for passagererne, der benytter især Rungsted Kyst for at komme til lufthavnen, da de fra 2022 vil skulle skifte f.eks. på Nørreport eller på Østerport. Det vil ud over genen ved togsift også betyde en rejsetidsforlængelse. Fra 2027 vil der ingen direkte forbindelse være til Lufthavnen og Ørestaden, hvilke vil vanskeliggøre rejsen for de mange pendlere, der bor i Hørsholm Kommune og arbejder i Ørestaden, Malmø eller benytter lufthavnen. Det vil have stor betydning for, om borgerne ønsker at blive boende i kommunen, ligesom det vil have stor betydning for nye borgere, der ønsker at bosætte sig i Hørsholm Kommune, hvis transportmulighederne bliver forringet i en sådan grad som foreslået i Trafikplanen.

Ad. 2)

Det er utilfredsstillende for Hørsholm Kommune, at servicen forringes væsentligt for passagererne på Kystbanen ved at nedsætte frekvensen til halvtimes drift på mange af afgangene. Det bliver et ufleksibelt togsystem, der kræver, at rejsen nøje planlægges, da en halv time er for lang tid at vente på næste tog.

Det vil især påvirke passagerer på Rungsted Kyst Station. Ifølge Trafikplanen viser passagerudviklingen i 2022, at alle afrejser og ankomster på Rungsted Kyst Station falder med næsten 43% på årsbasis. Det er helt uacceptabelt at indføre disse forringelser.

Ifølge forbrugerrådet TÆNK's undersøgelse af kundetilfredsheden på jernbanenettet, De nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, NPT sommer 2017, er tilfredsheden med netop antallet af togaftange (59% er tilfredse eller meget tilfredse) på denne strækning stigende med 10% i forhold til samme tid sidste år.

Overordnet ses en positiv udvikling i tilfredsheden med Kystbanetrafikken i TÆNK's undersøgelse. Derfor bør man i stedet forbedre forholdene for passagererne fremfor at lave forringelser. Det kunne bl.a. være ved at medtage cyklen gratis i toget, som det ses i S-tog og Lokaltog.

Som en konsekvens af at lave en sådan forringelse vil det medføre, at flere vælger at anskaffe en bil nr. to, hvilket vil medføre et yderligere pres på Helsingørmotorvejen og vil dermed tvinge flere væk fra den kollektive trafik og flere over på de i forvejen hårdt belastede veje.

Ad. 3)

Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 tager udelukkende udgangspunkt i den statslige jernbane. Hørsholm Kommune savner en sammenhængende plan for hele det kollektive trafikområde. Hvad ønsker man fremadrettet at tilbyde borgere og kunder indenfor hele paletten af kollektive trafiktyper.



---

På Sjælland er den kollektive trafik opsplittet i Movia, DSB, S-tog, Metro og Lokaltog. Nogle af de kundevendte aktiviteter varetages af Din Offentlige Trafik, DOT, mens planlægningen varetages i de enkelte trafikselskaber. Movia ejes af 45 kommuner og to regioner, Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Det kan medføre en suboptimering indenfor de enkelte områder, og man kan derfor ikke garantere at kunderne og borgerne får det bedst mulige produkt. Der bør i stedet ses på den kollektive trafik i en samlet plan. Hørsholm Kommune opfordrer derfor til, at Trafikplanen indtænker alle kollektiv trafikformer i en Trafikplan.

Afslutningsvis mener Hørsholm Kommuner ud fra ovenstående argumentation, at staten ikke bør ændre linjeføringen og bibeholde 20-minutters drift på Kystbanen som den er i dag.

Venlig hilsen

Morten Slotved  
Borgmester

Kristin Arendt  
Udvalgsformand  
Miljø- og Planlægningsudvalget

## Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen

info@tbst.dk

**8. februar 2018**

### Høringssvar

På vegne af byrådet i Ikast-Brande kommune fremsendes hermed høringssvar på Statens Trafikplan 2017-2032. Byrådet har behandlet sagen på byrådsmøde d. 05.02.2018

Ikast-Brande Kommune har læst det høringssvar, som Midttrafik har fremsendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. den statslige trafikplan 2017-2032.

Ikast-Brande Kommune tilslutter sig høringssvaret, og har herudover enkelte bemærkninger.

### Strækningen Vejle – Struer

Midttrafik skriver i sit høringssvar:

”I planen overgår strækningen allerede fra 2022 til en øget betjening med regionaltoget med skift i Vejle. Der opretholdes fire daglige direkte forbindelser i hver retning.

Fra 2027 er der en fuld adskillelse mellem fjerntog og regionaltoget. I planen er øget punktlighed fremhævet som en fordel ved adskillelsen, men Midttrafik går ud fra, at det kan bekræftes, at det også har en sammenhæng med, at der fra 2027 er eltogsdrift mellem København og Aalborg, og at elektrificering af Vejle – Struer er henvist til Togfondens fase 2, og at der i givet fald kan etableres direkte afgang, når Vejle – Struer elektrificeres. Det bliver forbigået, at øget punktlighed også vil kræve øgede overgangstider i Vejle, hvis man samtidig skal undgå, at passagerer fra fjerntog henvises til en senere afgang med regionaltoget, hvor der kun er timedrift. I dag afgår tog mod Herning/Holstebro et minut efter ankomst Vejle.

Der savnes en redegørelse for, hvordan man vil undgå korrespondance-svigt. En måde at imødegå konsekvenserne af svigtende korrespondancer i Vejle kunne være at øge til ½ timedrift morgen og eftermiddag Vejle – Herning, hvilket også ville gøre strækningen langt mere pendlerrelevant for byerne på strækningen.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der nu i en enkelt time om morgenen på hverdage er halvtimedrift med ankomst Herning 7.28 og 7.58 og i Vejle 7.31 og 7.54. Midttrafik går ud fra, at denne halvtimedrift som minimum opretholdes.”

Planafdeling  
Centerparken 1  
7330 Brande  
Tlf.: 9960 4000  
Fax: 9960 3259  
E-mail:  
elfje@ikast-brande.dk

Sagsbehandler:  
Ellen Bach Fjendsbo  
Direkte telefon:  
99603310  
Sags ID:  
2017/24291

Ikast Brande Kommune tilslutter sig Midttrafiks bemærkninger til denne strækning.

Især lægger Ikast-Brande Kommune vægt på, at der opretholdes samme betjening af stationerne, som der er i de eksisterende køreplaner med timedrift og halvtimedrift i morgentrafikken, og at der sikres passende overgangstid mellem regionaltog og fjerntog.

Det skal bemærkes, at der planlægges for en konkret, ambitiøs udvikling af Brande med uddannelsesinstitutioner, hotel- og konferencefaciliteter, arbejdspladser, indkøbsmuligheder m.v., der som minimum forudsætter opretholdelse af den eksisterende togbetjening, herunder hyppig lyntogsbetjening.

Ikast-Brande Kommune anser den nuværende betjening for at være minimums betjening, hvis toget skal være et reelt alternativt for pendlertrafikken mod såvel Trekantsområdet og København, som mod det nye sygehus i Gødstrup.

### **Strækningerne Århus – Herning – Skjern og Århus – Herning – Gødstrup – Holstebro**

Ikast Brande kommune hilser etableringen af stationen ved Gødstrup velkommen.

Samtidig ønsker Ikast-Brande Kommune, at gøre opmærksom på vigtigheden i at fastholde den nuværende betjening med halvtimedrift i Ikast og timedrift i Engesvang og Bording.

Det fremgår ikke eksplicit i trafikplanens tekst, hvordan etableringen af Gødstrup station vil påvirke betjeningen på strækningen, men af Bilag 3, Figur 72 fremgår det, at der vil være timedrift på begge strækninger, og at Ikast Brande Kommune derfor kan forvente at det nuværende niveau opretholdes.

Ikast-Brande Kommune ser fortsat gerne, at der genindføres halvtimesdrift i Engesvang og Bording.

Med venlig hilsen

Ellen Bach Fjendsbo



DATO

19. februar 2018

## Høringssvar fra Kalundborg Kommune til "trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032"

Anbefalingerne fra Kalundborg Kommune til "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032", er rettet mod at sikre en forsat bæredygtig udvikling af Kalundborg Kommune, som det er beskrevet i kommunens Udviklingsstrategi for 2016-2019 samt Kommuneplan 2017-2028.

Kalundborg kommune huser en Sjællands største industrikoncentrationer udenfor København, med nogle helt unikke styrkepositioner indenfor medico & sundhed og energi & miljø. I Kalundborg ligger også Danmarks tredje største havn målt på godsomsætning, samt Statoils raffinaderi, der er Danmarks største. Da virksomhederne i Kalundborg gererer stor vækst for hele Region Sjælland og Danmark, er det vigtigt at have en stærk infrastruktur på plads, der kan understøtte at styrkepositionens vækstpotentiale, fastholdes og udvikles, til gavn for vækst, velstand og jobs både lokalt, regionalt og nationalt.

For Kalundborg som by samt dets nuværende og kommende erhvervslivs udviklingspotentiale og betydning er det afgørende at infrastrukturen løbende udvikles, så såvel virksomhedernes medarbejdere ikke oplever barrierer i den daglige transport til og fra arbejde, som at gods og varer kan håndteres optimalt og gnidningsløst.

Jernbane og togdrift er i denne henseende centrale, for at sikre såvel en bæredygtig som effektiv/fleksibel transportforsyning. Kalundborg Kommunes borgere og besøgende samt de beskæftigede i virksomhederne der ligger i kommunen, får med jernbane og sikker togdrift, mulighed for at vælge offentlig transport, frem for egen bil.

### Kalundborgs særlige synspunkter på trafikplanen

I gennemgangen af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 konstateres der, at Trafikplanen i forhold til Kalundborg Kommune, betyder en reduktion i antallet af afgang og en manglende implementering af de i Togfondens aftalte reduktioner i rejsetider.

For Kalundborg Kommune er det vigtigt at der satses på, at:

- der sker en øget betjening af Nordvestbanen, således der i stedet for 1 timesdrift, indføres ½ timesdrift. Med en forøget intensitet til Kalundborgområdet, vil der kunne opnås bedre koordinering af skift og fleksibilitet, til gunst for tiltrækning af flere passagerer til jernbanen.
- passagen vedr. 2 timesdrift i aftentimerne tages ud af Trafikplanen. Især i betragtning af den nye station Kalundborg Øst og et ønske om at sikre bedre

koordinering med øvrige tog- og busstrafik, vil styrke tiltrækningen af flere passagerer.

- rejsetidsreduceringen mellem København og Kalundborg - jævnfør "den sjællandske timemodel" - fastholdes og gennemføres i henhold til Togfondens afsatte tidshorizont, så Kalundborgområdet bedre kobles til såvel København som det øvrige Danmark, og dermed får en tidsvarende service i forhold til kollektiv trafik. Det kræver gennemførelse af såvel elektrificering som hastighedsopgradering, så der kan realiseres en forventet rejsetid på 48 min. jævnfør beslutningen med Togfonden, og ikke som angivet i Trafikplanen en rejsetid på 82 min.
- elektrificeringen gennemføres som planlagt, da denne er vigtig for at udvikle godstrafikken og Kalundborg havns reelle potentiale for hele Greater Copenhagen regionen, ved en tilkobling til godsjernbanekorridoren ud af Greater Copenhagen (Øresunds-Storebælt-Femernbælt forbindelserne).

### **Opbakning til fælles anbefalinger**

Kalundborg Kommune bakker op om de af Lejre, Roskilde og Holbæk fælles indgivne hørringssvars anbefalinger i forhold til Kalundborgområdet, vedrørende at:

- kommunernes planlægning og udbygningstakt skal indgå som grundlag for trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, for at sikre en harmoni med kommunernes satsning på at byudviklingen sker i de stationære områder og som følge heraf er bosætningen afhængig af en stabil og forbedret togbetjening.
- antallet togkilometre bør afspejle væksten i Greater Copenhagen indenfor bolig og erhvervsudvikling, da såvel den nuværende som fremtidige væsentligste del af DSB's rejsende findes i Greater Copenhagen, hvorfor det er bekymrende, at der planlægges fald i togkilometre.
- kobling mellem vej og bane bør indgå som et aktiv i den fremtidige jernbaneplanlægning, stansningsmønstre samt udvidelser af parkeringsforhold og forbedret tilgængelighed (Parker og rejs faciliteter for biler og cykler, samt sammenhæng til busser), for alle stationer på Nordvestbanen, herunder også Kalundborg, Svebølle samt den kommende Kalundborg Øst.
- det gøres muligt med direkte forbindelse til Københavns Lufthavn fra Kalundborg, ved at Nordvestbanen bliver en del af implementeringen af forbindelsen mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, hvilket vil understøtte pendlingen mellem Kalundborg og København, både hvad angår pendlere til København, der vil få bedre tilslutning til metro, Øresundstog og øvrige internationale tog samt at tiltrækningen af international arbejdskraft til de store virksomheder i Kalundborg Kommune styrkes.

### **En fast forbindelse over Kattegat**

Kalundborg Kommune understøtter Region Sjællands tilfredshed med, at der i Trafikplanen fremgår, at der skal foretages en genberegning af den strategiske analyse af en Kattegatforbindelse, når der foreligger en ny udgave af Landstrafikmodellen, som bedre tager højde for den faktiske trafikudvikling. Kalundborg Kommune støtter derfor opfordringen til, at denne genberegning sker i åbenhed og meget gerne i et bredt

samarbejde. Så der kan realiseres størst mulig enighed om beregningsgrundlaget for en Kattegatforbindelse. Deslige ser Kalundborg Kommune gerne, at der i udbygningen af den fremtidige infrastruktur til Kalundborgområdet, tages højde for at sikre en forbindelse over Kattegat.

Med venlig hilsen

Martin Damm  
Borgmester

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

26. februar 2018 - Sagsnr. 17/22428 - Løbenr. 40728/18

## **Kolding Kommunes høringssvar til høringsudgave af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032"**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har pr. 24. november 2017 udsendt Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 i høring. Kolding Kommune sender i forbindelse hermed dennes høringssvar.

Kolding Kommune er en del af Trekantsområdet. Storbyregionerne Trekantområdet og Aarhus fremstår som to hovedcentre for vækst i Østjylland.

Trekantområdet rummer gode og alsidige uddannelsesmuligheder, mange fritidstilbud og et rigt kulturliv. Pga. områdets centrale placering har mange virksomheder placeret sig lige netop her. Med flere industriarbejdspladser end København, Aarhus og Odense tilsammen, er Trekantområdet Danmarks produktionscentrum. Her findes en række store internationale koncerner og mindre virksomheder, der er førende på netop deres felt. Alene i Trekantområdet er der mere end 200.000 jobs. De mange arbejdspladser bevirker, at Trekantområdet fungerer som et pendlingsopland. Fra Trekantområdet kan man nå op til 600.000 arbejdspladser i løbet af en time.

Det er Trekantsområdets ønske, at områdets centrale beliggenhed understøttes af en fortsat velfungerende infrastruktur, der giver optimal tilgængelighed og høj mobilitet. Dette gøres bl.a. ved at den kollektive togtrafik tilbyder et alternativ til biltransport. Derfor vurderer Trekantsområdet, at der bl.a. er behov for implementering af:

- hyppigere og hurtigere togforbindelser til Hamburg,
- hyppigere togbetjening internt i Trekantområdet
- hyppige og hurtige forbindelser til andre vigtige vækscentre

### **Hyppigere og hurtigere togforbindelser til Hamburg**

Baneforbindelsen til Hamburg er meget vigtig for Trekantområdets overordnede tilgængelighed. Hamburg er i sig selv en vigtig destination, men er også udgangspunkt for højhastighedstog til mange destinationer i det øvrige Tyskland og i dets nabolande. På trods af et væsentligt trafikgrundlag er togtilbuddet over landegrænsen væsentligt mindre end fx tilbuddet over Øresund, hvor trafikgrundlaget er af samme størrelse. Det nuværende tilbud er ikke konkurrencedygtigt i forhold til bilen.

Kolding Kommune kan med beklagelse konstatere, at der ikke er planer om at opgradere togforbindelsen til Hamburg. Kommunen kan tilligemed konstatere, at den direkte forbindelse mellem Fredericia og Sønderjylland tiltænkes fjernet, hvormed den nord/sydgående togforbindelse i Jylland forringes, i og med at alle passagerer skal skifte i Kolding.

### **Hyppigere togbetjening internt i Trekantområdet**

Trekantområdet ønsker at være en funktionel sammenhængende byregion, som ønskes understøttet af togbetjeningen i området. Det er derfor med beklagelse, at Kolding Kommune kan konstatere, at der ifølge høringsmaterialet er planer om at forringe togforbindelsen mellem Fredericia og Kolding, i form af nedsat frekvensen mellem de to byer. Dette vil medføre en betydelig forringelse for de job- og uddannelsespendlere, der rejser mellem de to byer.

Direkte togforbindelse til Billund lufthavn fra Trekantområdets større byer vil, med Billund lufthavns mange ruter til udenlandske knudepunkter, være en vigtig brik for at sikre Trekantområdets internationale tilgængelighed. Derudover vil en baneforbindelse til Billund også øge muligheden for de store turistattraktioner i Billund for at tiltrække publikum. Kolding Kommune vil derfor opfordre til, at der fra Billund banens åbning indsættes direkte tog fra Billund mod Fredericia, Odense og Kolding.

### **Hyppigere og hurtigere forbindelser til andre vækscentre**

På længere rejser i Østjylland og mod Odense samt i landsdelsforbindelser spiller togtrafikken en betydelig rolle for jobpendlere og erhvervsrejser og konkurrerer her direkte med bilen. Kolding Kommune mener, at forbindelsen mellem de to hovedcentre Århus og Trekantområdet skal opprioriteres kraftigt, og er derfor uforstående overfor, at denne forbindelse nedprioriteres i udkastet til den nye Trafikplan. Forbindelsen er central for at kunne opretholde vækstbetingelserne i det Østjyske Bybånd og fungerer som et supplement til E45, der er den 4. mest belastede motorvejsstrækning i Danmark.

—

På vegne af Kolding Kommune.

Martin Pape  
Afdelingsleder Trafik og Mobilitet




**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen

**NOTAT**
**Til Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen**

20. februar 2018

**Administrativt høringssvar fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**
Sagsnr.  
2018-0058580Dokumentnr.  
2018-0058580-1

I forslag til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 peger Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen (TBBS) på, at der i hovedstadsområdet er særlige kapacitetsmæssige udfordringer ved:

- København Hovedbanegård
- Øresundsbanens spor- og perronkapacitet
- Københavns Lufthavn
- Enkelte strækninger mellem Køge og Køge N.

Sagsbehandlere:  
Jarl Zinn, Anders Rody  
Hansen og Helene Albinus  
Søgaard

Trafikplanen viser, at der frem til 2032 vil være passagervækst målt i personkm. på op til 29% set ift. 2015 på landsplan. Det vil svare til en gennemsnitlig årlig vækst på 1,7%.

Væksten vurderes i Trafikplanen at komme på baggrund af investeringer i infrastruktur og materiel, der kan skabe forudsætninger for den fremtidige togbetjening.

Udviklingen er dog afhængig af konkurrenceforholdet til andre transportformer og af samfundsudviklingen generelt, inkl. hvordan byer planlægges (bilorienteret eller kollektiv trafik-orienteret) og om byvæksten sker spredt eller efter fortætningsprincipper som fx stationsnærhed.

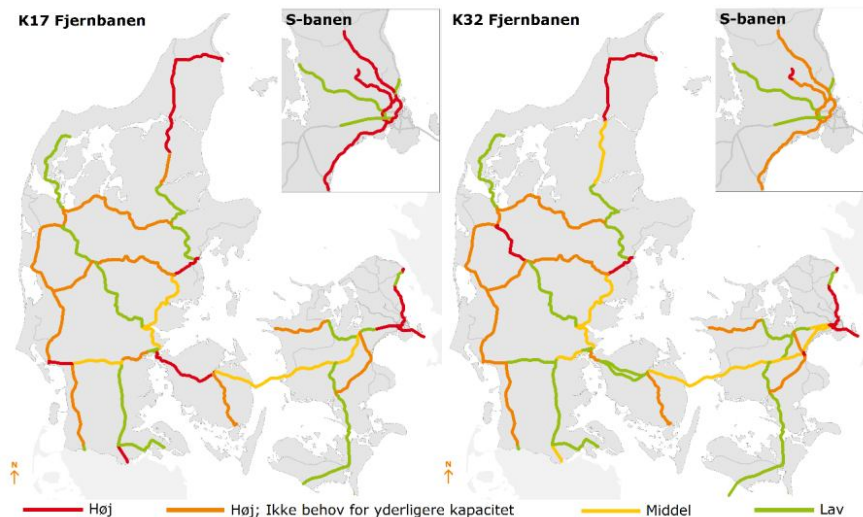
Tilsvarende vurderer Trafikplanen, at der vil ske en vækst i transportarbejdet på de statslige jernbaner i perioden 2015 – 2032 jf. tabel 1.

Mio. personkm.	Vækst ift. 2015		
	2022	2027	2032
<b>Øst for Storebælt</b>	15%	26%	31%
<b>S-tog</b>	4%	4%	4%
<b>Over Øresund</b>	16%	44%	48%
<b>Øvrig international</b>	13%	-13%	31%

**Tabel 1** Uddrag af Trafikplanens Tabel 3. Udvikling i årligt transportarbejde på de statslige baner ift. 2015.

Trafikplanen peger på, at der er særlige problemstillinger omkring København, hvor der er flere flaskehalse, der er direkte forbundet. Det medfører at det ikke er muligt, at indhente forsinkelser der opstår. Jf. figur 1 peger Trafikplanen på, at kapacitetsudnyttelsen fortsat vil være

markant høj i og omkring København, hvis der ikke investeres i ny og mere infrastruktur.



Figur 1 Trafikplanen, s. 67, Figur 69. Kapacitetsudnyttelse 2017 og 2032.

#### Forventet togbetjening 2017 – 2022

Særligt den nye København-Ringsted bane (2018) forventes at bidrage til målsætning om forbedring af fjerntogtrafikken og dele af regional-togtrafikken på Sjælland med mulighed for flere tog, kortere rejsetid og bedre punktlighed. Flg. anlægsarbejder er ved at blive realiseret: Metro Cityringen (2019) og metro til Nordhavn, 1. etape (2020), elektrificering af Køge N-Næstved (2020), signalprogrammet på S-banen (2021) samt Femern Bælt landanlæg (2021/2024) og ny S-tog station i Favrholm. Ift. trafikken over Øresund, adskilles dele af trafikken på Kystbanen fra Øresundstrafikken (2022), således at der hver halve time kører tog Nivå-København-Køge-Næstved, der standser ved alle stationer. Hvert kvarter kører der tog Helsingør-Malmø der, som i dag, ikke standser mellem Hellerup og Kokkedal. Desuden vil der være to ekstra tog i myldretiden Helsingør-Ringsted/Slagelse og Østerport-Malmø.

Københavns Kommune finder det positivt, at der arbejdes for flere tog, kortere rejsetid og bedre punktlighed i togtrafikken til og fra København og det øvrige Danmark. Det kan fremme brug af kollektiv trafik og dermed bidrage til at mindske trængsel på vejene. Det fremgår ikke, hvilken frekvens der vil være på togdriften på København-Ringstedbanen.

Det er ligeledes positivt, at der skabes bedre forbindelse mellem Kystbanen og det øvrige Sjælland og at der sker en opgradering af persontrafikken ift. de tog, der kører mellem Helsingør og videre til Malmø og Skåne. Det er uklart om den øgede frekvens på Øresundsbanen og

over Øresundsbroen kan opretholdes, når der forventes flere person- og godstog efter åbning af Femernforbindelsen.

Udbygning af metro i København og anlæg af letbane i Ring 3 vil gøre det nemmere at komme med tog til og fra S-tog, regional- og fjerntog. Københavns Kommune vil med Bynet 2019 tilpasse busnettet til Metro Cityringen og dermed skabe bedre forbindelse mellem Københavns busser og metro til S-toget, regional- og fjerntog.

Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen forventer en vækst på 4% i S-toget i perioden og at denne stagnerer fremadrettet. Københavns Kommune finder, at staten med fordel kan fremme incitamentsstrukturer for øget brug af S-tog, som det fx skete ved gratis medtagelse af cykler.

Københavns Kommune ser positivt på automatisering af S-tog der vil skabe et mere attraktivt kollektivt trafiktilbud i Hovedstadsområdet. Københavns Kommune finder det vigtigt, at implementering af automatisering af S-tog sker med færrest mulige gener for passagererne, for at fastholde brugerne i toget. En etapevis udrulning kan overvejes. S-toget har en helt central rolle i den kollektive mobilitet til og fra København, som bør fastholdes og udvikles.

Stationsnærhedsprincippet bør konsekvent anvendes i Hovedstadsområdet for at øge brug af S-toget som transportmiddel og dermed øge mobiliteten.

Københavns Kommune foreslår, at der også arbejdes videre med en produktudvikling om rabatorordninger og nye billettyper, der understøtter bedre muligheder for pendling både på cykel og i tog. Eksempelvis at der udarbejdes en billettype/rabatorordning, hvor man kan tage cyklen den ene vej og toget den modsatte vej. S-toget har oplevet 13% vækst siden 1996 – det kunne være værd at overveje, om tilsvarende muligheder for at medbringe cykler i andre tog, kunne øge væksten.

#### Foreslået togbetjening 2022 – 2027

Anlægsprojekterne Sydhavnsmetro (2024), Signalprogrammet på fjernbanen (2023), ny Storstrømsbro (2023), perroner på Ny Ellebjerg station (2024), letbane i Ring 3 (2024) skal føre til bedre og øget togdrift frem til 2027.

Københavns Kommune ser frem til realisering af de nævnte anlægsprojekter da de kan øge tilgængeligheden til, fra og i København. Letbanen kan skabe øget mobilitet på tværs af S-togsnettet og understøtte øget brug af S-tog. En frekvens på 5 minutter kan understøtte stationsnærhedsprincippet. Udbygning af metro øger mobiliteten i byen og fremmer øget brug af S-toget ved skift på fx Københavns Hovedbanegård, Østerport og Ny Ellebjerg stationer.

Københavns Kommune anbefaler, at staten fremmer udbygning af Kastrup station og implementerer retningsdrift på Øresundsbanen, samt realisering af Ring Syd-projektet, der inkluderer udbygning af stationerne ved Ørestad og Glostrup med henblik på at skabe direkte og bedre adgang mellem Sjælland, Vestdanmark og Københavns Lufthavn. Ring Syd-projektet kan samtidig aflaste Københavns Hovedbanegård og give et mere robust togsystem til gavn for lufthavnen, Vestdanmark og betjeningen af passager- og godstog fra Sverige via Øresundsbroen.

#### Foreslået togbetjening 2027 – 2032

I 2028 forventes ny station i Holeby på Lolland samt åbning af den faste Femernforbindelse. Forbindelsen forventes radikalt at ændre udviklingen i den internationale trafik. Trafikplanen foreslår, at togbetjening mellem København-Hamborg via Femernforbindelsen i form af regionaltog eller fjerntog én gang i timen.

Københavns Kommune ser frem til åbning af den faste Femernforbindelse, som vil binde Danmark og Tyskland sammen med direkte forbindelse mellem København og Hamborg. Rejsetiden mellem de to byer ændres markant fra ca. 4,5 timer med tog til ca. 2,5 timer. Den kortere rejsetid bidrager til at udvide Københavns Lufthavns dækningsområde. Det er imidlertid uklart i Trafikplanen, hvordan håndtering af gods på jernbane indgår i det fremtidige serviceniveau på strækningen mellem Øresundsbroen og Femernforbindelsen.

Trafikplanen forholder sig ikke til EU Kommissionens Hvidbog ”Transport 2050” (2011), hvor der fastsættes klare målsætninger om fremme af gods på bane (<http://ec.europa.eu/transport>), ”at senest i 2030 bør 30 % af den del af vejgodstransporten, som transporteres ca. 300 km og derover, overføres til andre transportformer såsom jernbane eller vandveje, og målet forhøjes til 50 % senest i 2050”.

Hertil bemærkes, at trafikplanen ikke tager højde for, at Sverige planlægger for højhastighedstog fra 2035 mellem Stockholm og Malmø med kobling via Københavns Lufthavn og Femernforbindelsen videre til Hamborg. Hvis trafikplanen skal understøtte målsætningen om mere gods på bane og fremtidige højhastighedstog, uden at det påvirker mobiliteten lokalt og regionalt i Hovedstadsområdet og på tværs af Øresund i Greater Copenhagen, vil der være behov for yderligere statslige investeringer, der kan aflaste banekapaciteten over Øresund. Københavns Kommune har sammen med Malmø stad siden 2012 undersøgt en højfrekvent metroforbindelse med en rejsetid på ca. 20 minutter mellem København og Malmø. En sådan metroforbindelse vil kunne skabe fornøden kapacitet til, at Øresundsbroen fremadrettet vil kunne håndtere flere godstog og højhastighedstog. En Øresundsmetro

vil således kunne fremtidssikre en mere effektiv udnyttelse af Øresundsbroen og Femerforbindelsen.

Københavns Kommune finder det ønskeligt at fremme øget brug af godstog, da det kan reducere brug af lastbilskørsel. Det vil have en miljømæssig effekt og bidrage til mindre trængsel i Hovedstadsområdet.

Københavns Kommune finder, at højhastighedstog fra Stockholm via Københavns Lufthavn og videre til Hamborg kan øge lufthavnens dækningsområde og dermed bidrage til realisering af lufthavnens vækstsmål om 40 mio. passagerer i 2030. Der er imidlertid uklart, hvordan Trafikplanen tager højde for dette og hvordan, den lokale og regionale mobilitet i og omkring København kan udvikles.

#### Øvrige bemærkninger

Fjernbusser. TBBS har i 2016/2017 undersøgt udviklingen af fjernbusser, der kører mellem landsdelene og København. Udviklingen peger på behovet for anlæg af en fjernbusterminal, som kan give mere sikre forhold for fjernbuspassagererne og en mere hensigtsmæssig trafikafvikling. Konkret peges på anlæg af en fjernbusterminal ved Dybbølsbro station. København Kommune finder det positivt, at staten ser behov for, at der skabes bedre og mere sikre forhold for de passagerer, der bruger fjernbus som transportmiddel mellem landsdelene. Københavns Kommune har i budget 2018 tilkendegivet, at kommunen gerne bidrager konstruktivt i det videre arbejde herom.

Park & Ride. Trafikplanen peger på, at der anlægges parker & rejsanlæg i forbindelse med stationen Køge N. Københavns Kommune bemærker, at der i *Den grønne trafikaftale* (2009) blev afsat 1 mia. kr. til fremme af parkeringsfaciliteter ved stationer. DSB og Dansk Industri har i en fælles analyse i 2016 peget på, at effekten af parker & rejsanlæg bedst opnås ved anlæg udenfor hovedstadsområdet fx ved Næstved, Sorø m.m. Københavns Kommune anbefaler, at staten fremmer realisering af disse anlæg med henblik på at øge anvendelse af toget som transportmiddel til og fra København og samtidig bidrage til mindre trængsel i vejinfrastrukturen.

Hertil kan staten med fordel fremme udvikling af en strategi for mobilitetsløsninger, der sammentænker gang, cykel, kollektiv trafik og parker & rejs løsninger i Region Hovedstaden og Region Sjælland for at fremme øget brug af jernbanen som transportmiddel.

Returadresse:  
Køge Kommune, Anlægsafdelingen  
Torvet 1, 4600 Køge



KØGE KOMMUNE

Dato Dokumentnummer

15. januar 2018 2017-018903-4

### Køge Kommunes svar på høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

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

Køge Kommune har særligt hæftet sig ved følgende forhold:

1. Den nye forbindelse på Sjælland med direkte tog Næstved-Køge-København idriftsættes 2020. 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 med over 4200 ansatte, 60.000 årlige indlæggelser og 400.000 besøgende.
2. Den nye station i Køge Nord vil ifølge linjediagrammerne kun blive betjent med 2 regionaltog (Næstved-København) og 1 IC-tog til Jylland/Fyn i timen fra stationens åbning i 2019. Først i 2027 betjenes stationen af 5 linjer, herunder en linje til Nykøbing F. og 2 IC-tog. Køge Kommune ser gerne, at dette sker tidligere.
3. Køge Kommune påpeger derudover, at det estimerede passagerantal på Køge Nord Station synes uforholdsmæssigt lavt. Der er tilsyneladende ikke taget hensyn til den planlagte byudvikling i Køge Nord samt det nye "Parkér og rejs" anlæg ved Køge Nord Station
4. Der er ifølge Trafikplanen afsat 200 mio. kr. til medfinansiering af parkeringspladser ved de 10 byer, der vil få superlynbetjening. Køge Kommune går ud fra, at Køge Nord Station hører til her (side 51). Såfremt dette ikke er tilfældet forventes anden form for statslig finansiering af yderligere P-pladser ved Køge Nord Station.
5. Trafikplanen beskriver, at der er kapacitetsmæssige problemer på bl.a. strækningen mellem Køge og Køge N (side 7 og side 66), men uden at der i planen er forslag til udbedring heraf. Køge Kommune skal foreslå, at dette indgår i kommende trafikforlig.
6. Region Sjælland og Lokaltog A/S overtager fra 2021 driften af strækningen Køge-Roskilde, som vil blive kørt i samdrift med lokaltrafikken Køge-Faxe Ladeplads/Rødvig. Dette kan Køge Kommune støtte.
7. Køge Kommune bemærker, at Borup Station fra 2027 og frem skal betjenes af tog som kører København - Odense. Dette øger mobiliteten fra Borup, og er meget positivt. Køge Kommune ser gerne, at dette sker tidligere, - og at det i øvrigt sikres, at der er tilstrækkeligt med siddepladser og at togene afgår rettidigt.

Køge Rådhus  
Torvet 1  
4600 Køge

[www.koege.dk](http://www.koege.dk)

Tlf. 56 67 67 67

Kontakt:  
Rune Illum Høgh/TN  
Tlf. +45 56 67 24 43  
Mail [tmf@koege.dk](mailto:tmf@koege.dk)

16. januar 2018

2017-018903-4

8. Trafikplanen henviser til den i 2014 udarbejdede analyse af stationsstrukturen i Danmark, hvor der bl.a. blev peget på en mulig station i Hastrup lige syd for Køge (side 53). Køge Kommune vil gerne i sin planlægning indarbejde muligheden herfor, men det kræver en mere direkte henvendelse fra Trafikstyrelsen.
9. Trafikplanen beskriver (side 62) at der fortsat er vækst i kombiterminalerne i Høje Taastrup, Taulov og Padborg. Køge Kommune ser et behov for yderligere kombiterminaler i det sjællandske område når Femern-forbindelsen åbner og indgår gerne i yderligere dialog derom.

Køge Kommune sætter stor pris på opmærksomheden på Køge Kommune og de trafikale knudepunkter som kommer i forbindelse med etableringen af bl.a. den nye Køge Nord Station. Såfremt Trafikstyrelsen ønsker uddybelse af høringssvarene, stiller Køge kommune sig gerne til rådighed.

Venlig hilsen

Marie Stærke  
Borgmester

Peter Frost  
Kommunaldirektør



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Lejre Kommune  
Møllebjergvej 4  
4330 Hvalsø  
T 4646 4646  
F 4646 4615  
H [www.lejre.dk](http://www.lejre.dk)

Dato: 27. februar 2018  
J.nr.: 17/14874

## **Høring af forslag til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Lejre kommune mener, at den daglige pendlertrafik er den vigtigste opgave for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Vi er rigtig glade for, at nordvestbanen er blevet dobbeltsporet på en del af strækningen, og at elektrificeringen af banen er på vej. Men vi undrer os over, at investeringerne ikke afspejler sig tydeligere i trafikplanen.

En god togbetjening af nordvestbanen er et vigtigt fælles fokusområde for Holbæk, Roskilde og Lejre Kommune. Derfor er vi gået sammen om et fælles høringssvar med følgende punkter. Region Sjælland har også været med i drøftelserne og behandler dem i deres eget høringssvar.

### **Fælles høringssvar fra Lejre, Roskilde og Holbæk Kommuner**

#### 1) Forudsætninger for Trafikplan for den statslige jernbane:

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk har noteret sig, at lokale byudviklingsområder ikke eksplicit indgår som baggrundsdata. Denne forudsætning harmonerer dårligt med de igangværende projekter i kommunerne, hvor byudviklingen sker i de stationsnære områder og er afhængig af en stabil og forbedret togbetjening. Skal byudviklingsprojekterne først give udslag i en ændret demografi (s.16) før de indgår i den langsigtede planlægning af de statslige jernbaner, så har tilflyttede borgere og virksomheder fundet andre transportformer og så vil de forventede effekter af en øget togbetjening udeblive.

#### 2) Fokus på den sjællandske pendlertrafik:

En væsentlig del af DSB's rejsende findes på de sjællandske baner til og fra København, hvilket den statslige plan for jernbanetrafikken bør afspejle i forhold til robusthed i køreplan og togbetjening - ikke i en forringet frekvens. Her er det bekymrende, at der planlægges med et fald i togkilometre i 2027 og først regnes med en stigning i antallet af





togkilometre i 2032 (s.23). Tværtimod bør antallet af togkilometre afspejle væksten i Greater Copenhagen indenfor bolig og erhvervsudvikling. Herudover har vi noteret, at antallet af tog mellem Roskilde og København reduceres med 2 tog/time (hhv. Sydbanetog og Vestbanetog). Tilmed gøres togbetjeningen mellem Roskilde Station og København H langsommere, da alle bortset fra et enkelt myldretidstog får mindst 2 stop på mellemliggende stationer, mens der i dag er flere tog, som undervejs kun stopper i Høje Taastrup.

### 3) Parker og Rejs, samt stationsområder:

Kobling mellem vej og bane bør indgå som en aktiv del af den fremtidige jernbanepanlægning, så standsningsmønstrene afspejler de kommende udvidelser af parkeringsforholdene på stationerne i Hvalsø, Lejre, Roskilde og Trekroner. Ligeledes bør der tages statsligt initiativ til at forbedre og udbygge stationsfaciliteter som venteforhold, rejsetidsinformation og cykelparkering.

### 4) Ring Syd:

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk ser frem til at få forbedret adgangen til Københavns Lufthavn og påpeger, at der vil være en række fordele ved at fremrykke implementeringen af projektet til planåret 2022, samt at forlænge forbindelserne til Holbæk og Næstved. Med en fremrykning af denne forbindelse kan betjeningen af stationerne på Sydbanen via Roskilde opretholdes, hvilket er vigtig for den regionale sammenhængskraft mellem regionens 2 største byer – og stationerne i Holbæk, Lejre, Hvalsø og Viby Sj vil kunne få en forbedret togbetjening, hvilket specielt er af afgørende betydning i aftentimerne, hvor mange fravælger toget på grund af den ringe frekvens.

## **Lejre Kommune har følgende supplerende kommentarer til de fælles punkter.**

### **S-tog til Roskilde:**

Lejre kommune har noteret sig trafikaftalen af d. 17. december 2017 om udbud af S-togsdrift, hvor der indgår en forundersøgelse af mulighederne for automatisk S-togsdrift til Roskilde. Vi er lige som Roskilde Kommune meget nysgerrige efter resultaterne af undersøgelsen og vil gerne indgå i en tidlig dialog om, hvad det kan få af muligheder og begrænsninger for



togbetjeningen af Roskilde og nordvestbanen.

### **Fremtidig betjening af Lejre og Hvalsø stationer:**

Lejre Kommune oplever en massiv interesse for bosætning i vores to stationsbyer, Lejre og Hvalsø. Igennem de sidste år er befolkningen steget særligt i vores stationsbyer og med en række kommende nye boliger forventer vi en befolkningstilvækst på 35% i Hvalsø og 31% i Lejre over de kommende 12 år. 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 (s72). Vi kan også være bekymret for om passagertallene bygger på en fremskrivning af passagertal målt under anlæggelsen af dobbeltsporet i perioden 2013-2015, hvor tallene ikke var karakteristiske for stationer grundet aflysning af mange tog og indsættelse af busser i længere perioder. Det vil være godt at få en be- eller afkræftning af denne bekymring.

Derudover mener vi, at det er imod pendlertrafikkens udvikling at nedjustere på togfrekvenserne, som I lægger op til i Hvalsø i slutningen af planperioden. Vi er overbeviste om, at en opjustering med flere afgang større regularitet og mere komfort vil flytte væsentlig flere fra biler over i tog. Særligt timedriften i aften og weekend har betydning for at flere pendlere vælger bilen frem for toget, når de skal frem og tilbage til arbejde, uddannelse osv.

### **15 min. drift på forlængelse af østbanen – Roskilde - Køge:**

Lejre kommune tilslutter sig Roskildes forslag i deres høringssvar om 15 min. drift på forbindelsen mellem de to store byer Roskilde og Køge. Det vil have stor betydning for borgerne i Lejre Kommune, at der bliver lettere adgang til det nye supersygehus i Køge. Hvis I ønsker yderligere uddybning af vores høringssvar, så kontakt os endelig.

Med venlig hilsen

Carsten Rasmusen  
Borgmester

Inger Marie Vynne  
Kommunaldirektør



Tafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

26. februar 2018

Brevid: 4086329  
Sagsnr.: 362715

**Lolland Kommune**

**Postadresse**

Jernbanegade 7  
4930 Maribo

Tlf.: 54 67 67 67  
Fax: 54 67 67 68

[lolland@lolland.dk](mailto:lolland@lolland.dk)  
[www.lolland.dk](http://www.lolland.dk)

## **Høringssvar fra Lolland Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Lolland Kommune har med stor interesse gennemgået høringsudgaven af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. Vi er glade for at få mulighed for at give vores mening til kende, da gode infrastrukturelle forbindelser er med til at koble Lolland med resten af Danmark. Det er kolossalt vigtigt i forhold til at sikre gode lokale vilkår for at bo og bosætte sig, være turist, drive virksomhed og for at uddanne sig. Hurtige togforbindelser, der forbinder landsdelene udgør en vigtig forudsætning for et sammenhængende arbejdsmarked og et Danmark i balance.

Af høringsudgaven fremgår det, at togtransporten samlet set er vokset med 35 % de seneste 20 år – målt i personkm. I samme periode har der været en tilsvarende vækst i togbetjeningen målt i togkm. På Lolland nikker vi genkendende til denne udvikling. Samspillet mellem regionstoget Lollandsbanen der kører mellem Nakskov og Nykøbing F. medvirker til at binde det vestlige Lolland sammen med den statslige jernbane. Toget på Sjælland er i langt højere grad grundstammen i mange menneskers hverdag. Ofte er bilen ikke et alternativ, fordi arbejdspladsen ligger i de centrale dele København, hvor parkeringsmulighederne er begrænsede. Lolland Kommunes ind- og udpendlere er derfor stærkt afhængige af, at der som minimum findes halvtimesdrift i dagtimerne fra Nykøbing F. mod København. Timedrift eller 2-timedrift vil have en negativ indflydelse på rejsetiderne til Vestlolland.

### **Rejsetider**

Af høringsudkast til trafikplanen fremgår det, at rejsetiden mellem Købehavn og Nykøbing Falster i 2022 forventes at være 1:25 og i 2027/2032 forventes at være 1:14/1:09.

Tidligere er det udmeldt, at rejsetiden mellem København og Nykøbing Falster i 2022 vil være 1:03 og i 2027 vil være 0:57 (jf. blandt andet Trafik- og Bygningsministeriets faktaark "rejsetidsforbedringer for togpassagerer" fra marts 2016 og Banedanmarks folder om "Ringsted-Femern Banen" fra maj måned 2016).

I Lolland Kommune har vi derfor svært ved at se sammenhæng mellem Trafikplanens rejsetider til vores område og målsætningen om en moderne, effektiv og kundeorienteret jernbane. I høringsudkastet fremgår det, at der må tages forbehold for de udmeldte rejsetider og betjeningsforslaget og at den endelig afklaring blandt andet afhænger af fremtidens materiel, fastlæggelse af køreplaner, politiske beslutninger om økonomiske rammer mv. Det anføres ligeledes, at der er forskellige muligheder for, at den forventede rejsetid vil kunne afkortes, herunder blandt andet ved at køre med hurtigere og mere omkostningstungt materiel, ved at justere antal stop mv.

Opfordringen fra Lolland Kommune skal være, at hvis Regeringens plan for et Danmark i balance, med gode vilkår for, at leve, bo og arbejde alle steder så fordrer det en effektiv og hurtig offentlig infrastruktur. Vi er glade for indflytningen af statslige arbejdspladser til vores område (Nakskov og Maribo), men finder det tankevækkende, at det ikke følges op med en samfundsøkonomisk optimal rejsetid til og fra vores område. Samlet set er det skuffende at konstatere, at rejsetider fra Hovedstaden til Nykøbing F. er blevet 10 minutter langsommere siden 1980 – den påvirkning forplanter sig yderligere til Nakskov, når den rejsende skal foretages skift til Lollandsbanen.

### **Femern og ny station i Holeby**

Lolland Kommune glæder sig over, at der fortsat kalkuleres med anlæg af ny station ved Holeby på Lolland. Stationen vil få enorm betydning for den eksplosive turismeudvikling Lolland og Falster oplever i øjeblikket. Stationen i Holeby vil kunne understøttes af, at gæster fra Nordtyskland vil få hurtig adgang til vores landsdel. Vi håber at anlægget vil blive af en karakter, så det kan modtage det materiel, der kommer til at betjene den fuldt udbyggede forbindelse mellem København og Hamborg. I Lolland Kommune har vi en klar forventning om at stationen i Holeby igangsættes som noget af det første, når der foreligger en startdato for byggeriet af Femernforbindelsen. På den vis kan den følge tidslinjen for det igangsatte arbejde mellem Ringsted og Nyk. F., og vil medvirke til at skabe en hurtig og effektiv forbindelse mellem Sydhavsøerne og hovedstadsområdet.

### **Afslutning**

Det er naturligt, at der i en udviklings- og anlægsfase må forventes gener for passagerne. Vi ved, at det allerede er tilfældet i dag på forbindelsen mellem Sydhavsøerne og Hovedstaden. Vi erkender, at gener, som forsinkelser eller periodevise togbusser ikke helt kan undgås. Vi vil dog appellere til og anbefale, at der gøres en ekstra indsats for at holde generne på et absolut minimum, da det vil få afgørende betydning for alle passagerer, og herunder særligt de pendlere, der dagligt rejser mellem vores landsdel og hovedstadsområdet.

Afslutningsvis vil vi bemærke, at en realisering af Regeringens plan om et Danmark i balance kun er mulig, hvis infrastrukturen er veludbygget og materialet er opdateret, så en effektiv transport for pendlere og virksomheder i hele landet muliggøres. Vi håber derfor at de fremsendte overvejelser og anbefalinger inddrages i det videre arbejde og forventer, at der træffes de rette afgørelser for at sikre de tidligere udmeldte rejsetidsforbedringer.

Vi glæder os til at følge udviklingen.

Med venlig hilsen



Holger Schou-Rasmussen  
Borgmester



Thomas Knudsen  
Kommunaldirektør



## Borgmesteren

Dato: 07-02-2018

J.nr.: 13.05.00-G01-1-17

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

info@tbst.dk

### Bemærkninger i forbindelse med høring af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032"

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget høringsudgaven af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032".

Forslag til Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2023 er politisk behandlet på møde i Lyngby-Taarbæk Kommunalbestyrelse den 25. januar 2018.

Lyngby-Taarbæk har siden køreplansskiftet den 30. januar 2017 erfaret, at kunderne på S-banen (Hellerup - Hillerød) oplever ringere service i form af længere rejsetid og nedsat frekvens i aftentimerne (20 minutters drift).

For at fastholde kunderne er det vigtigt, at DSB sikrer, at den offentlige transport er effektiv og pålidelig – ellers er der risiko for at kunderne fravælger toget.

Lyngby-Taarbæk har skriftligt fremført disse problemstillinger overfor DSB i marts 2017, og Lyngby-Taarbæks borgmester har i maj 2017 afholdt møde med DSB's ledelse og andre berørte kommuner om problemet.

Lyngby-Taarbæk oplever fortsat en forringet S-togdrift, som giver udfordringer for borgerne, og som vanskeliggør kommunernes arbejde med at få flere til at prioritere offentlig transport. Kommunen har derfor følgende bemærkninger til den udarbejdede Trafikplan:

- Det er kommunens oplevelse, at ændring af køreplaner ikke sker tilstrækkelig koordineret. Dette har skabt problemer i forhold til Movias køreplaner. Kommunen anmoder derfor om, at S-togenes køreplaner og ændring af disse i langt højere grad koordineres med Movias køreplaner, og at samkoordineringen mellem interessenter generelt forbedres, herunder med generel og tidlig information om køreplansskift og andre ændringer i togdriften
- Trafikplanens bilag 4 viser den eksisterende og fremtidige togdrift pr strækning. Heraf kan det ses, at der ikke lægges op til en højere frekvens i aftentimerne på strækningen Hellerup – Lyngby – Holte. DSB bør vurdere mulighederne for en forbedret togbetjening (med højere frekvens) til Lyngby i aftentimerne

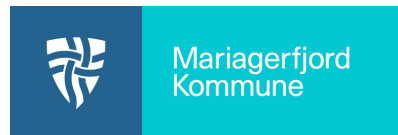


- Det er kommunens oplevelse, at information til de rejsende ofte er misvisende. Ofte er destinationsskiltene ude af drift, og minutoplysninger om næste togs ankomsttidspunkt hænger ikke sammen med togenes reelle fremdrift på skinnerne. En variant af dette er, at oplysninger om togenes ankomsttidspunktet låses på et fast minuttal. Når borgerne ikke får pålidelig information, så vanskeliggøres muligheden for at træffe beslutning om alternativ transport.
- Kommunen forventer, at der afsættes tilstrækkeligt med midler, så jernbanedriften fungerer regelmæssigt og effektivt, og til at der informeres hensigtsmæssigt både dagligt og før større ændringer.

Lyngby-Taarbæk forventer, at S-togsdriften gennem kommunen fremover fungerer mere tilfredsstillende, effektivt og koordineret med den øvrige kollektive trafik, således at de mange passagerer i den kollektive trafik får en god og tidssvarende service.

Venlig hilsen

Sofia Osmani



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Att: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

**Borgmester**

**Postadresse:**

Nordre Kajgade 1  
9500 Hobro  
Tlf. 97 11 30 00  
raadhus@mariagerfjord.dk  
www.mariagerfjord.dk

Journalnummer:05.01.25-G00-1-17

Ref.: Anders Lyngø Haagensen  
Direkte tlf. 97 11 36 48  
anhaa@mariagerfjord.dk

Dato: 23. februar 2018

## Høringssvar Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

I forbindelse med, at forslaget til "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" er sendt i høring, sender vi hermed et høringssvar, på vegne af Mariagerfjord Kommune.

Lad os starte med at pointere, at vi fuldt ud kan tilslutte os det høringssvar, som Nordjyllands Trafikselskab (NT) har lavet, i fællesskab med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vi kan også fuldt ud tilslutte os trafikplanens forslag om, at gøre Hobro til trafikknudepunkt. Det falder helt i tråd med Mariagerfjord Kommunes ambitioner om, at etablere et trafikknudepunkt netop det sted, hvor de to jyske motorveje og jernbanen mødes i Himmerland. Et trafikknudepunkt i Hobro vil også aflaste de større byers vej-mæssige udfordringer i fremtiden samt det faktum, at trængselsproblemerne tiltager i og omkring Aalborg.

Når vi alligevel sender et separat høringssvar, er det fordi, vi gerne vil gøre Styrelsen opmærksom på, at Mariagerfjord Kommune har nogle helt konkrete anbefalinger til realiseringen af trafikplanen og den prioritering, der fremgår af planens gennemførelse.

For det første vil vi gerne pointere, at trafikplanens forslag om at forlænge nærbanen fra Aalborg Lufthavn til Hobro, med stop i Arden, har absolut højeste prioritet for Mariagerfjord Kommune. Det fik vi også lejlighed til at drøfte med transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen under vores besøg i Ministeriet 6. september 2017.

I sektoranalysen for jernbaner fra juni 2017, havde Styrelsen været positivt stemte for, at nærbanen skulle videreføres til Hobro og Arden, da disse stationer - i følge analysen - var velegnede til formålet. Denne videreførelse blev imidlertid - i sidste øjeblik - taget af forhandlingsbordet af grunde, vi ikke er bekendte med, i forbindelse med aftale om Nordjyske Jernbaners overtagelse af den øvrige nordjyske nærbanetrafik. Det samme skete med signalanlægget ved Arden, der også blev fjernet uden yderligere dialog.

Vi er derfor glade for nu at kunne konstatere, at en nærbaneforbindelse til Hobro igen er prioriteret i trafikplanen.



Vores bekymring går imidlertid på den tidshorisont, hvormed en nærbaneforbindelse til Hobro vil kunne realiseres. Som det fremgår af trafikplanen, bliver det tidligst til 2027, da forbindelsen først kan etableres, når det nye signalsystem står klar.

Begrundelsen for den lange tidshorisont er blandt andet, at der vil opstå kapacitetsproblemer på strækningen, i forbindelse med elektrificeringen og DSB's nye LYN og IC togdrift, med stop ved alle stationer for IC togenes vedkommende. Disse kapacitetsproblemer kan, ifølge trafikplanen, først løses, når det nye signalsystem er etableret.

Hvis en nærbaneforbindelse til Hobro først kan realiseres tidligst til 2027, grundet det nye signalsystem, samt kapacitetsproblemer i forbindelse med IC togenes stop ved stationer som Arden, Støvring og Skørping, vil vi klart anbefale Styrelsen, at en nærbaneforbindelse til Hobro fremskønnes tidsmæssigt, og at IC togene i stedet gennemfører strækningen mellem Hobro og Aalborg, uden stop.

Når vi prioriterer en nærbane til Hobro/Arden så højt, er det fordi den vil have stor betydning for de to byers bosætning, og for, at Hobro får status som et naturligt trafikalt knudepunkt for hele Himmerland. En nærbane er højt prioriteret af Byrådet i Mariagerfjord Kommune, og blev, som tidligere nævnt, jo også anbefalet i den sektoranalyse, som Styrelsen udarbejdede i juni 2017.

Vi vil derfor til slut appellere til, at den endelige trafikplan medtager en videreførelse af nærbanen til Hobro som et område, Styrelsen vil arbejde seriøst videre med at realisere, og inden for en noget kortere tidshorisont, end 2027.

Vi ser frem til et fortsat godt samarbejde i vores fælles bestræbelser på at binde Danmark sammen på den mest hensigtsmæssige måde.

Venlig hilsen

Mogens Jespersen  
Borgmester





**Middelfart**  
KOMMUNE

**Kørselskontoret**  
Middelfart Kommune  
Nytovr 9  
5500 Middelfart  
www.middelfart.dk

Telefon +45 8888 5500  
Direkte +45 8888 4803  
cvr.: 29189684

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
[Info@tbst.dk](mailto:Info@tbst.dk)

Tina.Karstensen@middelfart.dk

Dato: 16. januar 2018  
Sagsnr.: 2017-021146-3

### **Høringssvar på trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Middelfart Kommune har den 27. november 2017 modtaget høringsmateriale for ovenstående trafikplan.

Det er med stor interesse Middelfart Kommune har læst den samlede trafikplan for den statslige jernbane, og hvordan højhastighedsbanen over Vestfyn, sammen med den nye jernbane København-Ringsted, har størst betydning for den markante forbedring af togbetjening der forventes at ske i planens løbetid.

Middelfart Kommune noterer sig ligeledes, at der med ibrugtagningen af den nye højhastighedsbane på Vestfyn, igen forventes, at kunne indføre timedrift på alle stationerne på Vestfyn.

Af bilag 4 i planen fremgår det, at der på den gl. bane mellem Odense og Kauslunde skal ske togbetjening med 1 tog i timen i begge retninger i driftsdøgnet, hvilket svarer til togbetjening med regionaltog.

Med baggrund i "FYN I BEVÆGELSE" infrastrukturstrategi FYN 2017-2035, som er udarbejdet af de fynske kommuner i fællesskab, er kommunerne enige om, at det vil være til stor gavn for udviklingen på Fyn i helhed, at der ved anlæg af højhastighedsbane, etableres en S-togslignende betjening af Vestfyn, med forbindelse til trekantsområdet i Jylland. En S-togslignende betjening vil styrke sammenhængskraften, øge mulighederne for at pendle til uddannelse og job og løfte bosætningen i stationsbyerne.

Middelfart Kommune opfordre derfor til, at der arbejdes aktivt på, at der på regionaltogsbetjeningen på Vestfyn også vil ske en markant forbedring af togbetjeningen, ved at udnytte de nye kapacitetsmuligheder, anlægget af højhastighedsbanen vil give for den gl. bane. Der vil derfor være åbnet op for en øget betjening, som ikke kun omfatter timedrift, men som minimum halvtimesdrift.

Fra Middelfart Kommunes side deltager vi gerne i arbejdet med udviklingen af en forbedret betjening.

Til slut ønsker Middelfart Kommune at kommentere på de passagertal, der fremgår af trafikplanen for Gelsted og Ejby Stationer. I planen står Gelsted Station til en markant tilbagegang og Ejby Station til en stor fremgang. Middelfart Kommune har derfor i mail af 14. december 2017, forespurgt til beregning af de forventede fremtidige passagertal på de to stationer.

I svar fra styrelsen den 19. december 2017 meddeles det, at det er svært at lave præcise passagertal, for stationer der ligger tæt på hinanden, men at der er forsøgt taget højde for det i trafikplanen.

Styrelsen meddeler dog, at der i planen ikke er blevet taget højde for det ved de 2 stationer på Vestfyn, men at der i planperioden forventes en vækst på 27% for både Gelsted og Ejby stationer i fremtiden. Middelfart Kommune skal derfor bede om, at tallene tilrettes i den endelige trafikplan 2017-2032.

Venlig hilsen

Regitze Tilma  
Formand for Teknisk Udvalg

Thorbjørn Sørensen  
Direktør for Teknik- og miljøforvaltningen



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

**Teknik- og Miljøudvalget**

Rådhuset, Torvet 1  
5800 Nyborg

Betjen dig selv på  
**[www.nyborg.dk](http://www.nyborg.dk)**

Sagsansvarlig:  
Jesper Larsen  
Tlf. 6333 7926  
E-mail: [jela@nyborg.dk](mailto:jela@nyborg.dk)  
Sagsnr. 450-2017-22453

**10-01-2018**

## **Hørings svar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Styrelsen har fremsendt en høringsudgave af trafikplanen med en høringsfrist 26. februar 2018.

Udvalget har med interesse studeret planerne for den statslige banetrafik i de kommende 15 år, der skal fungere som et fælles plangrundlag for udviklingen af den kollektive trafik i hele landet.

Forventede passagertal:

Af planens Bilag 1 fremgår de forventede passagertal for alle landets stationer i perioden frem til 2032.

I den forbindelse undrer det os meget, at der i forbindelse med Nyborg Station forventes en mindre tilbagegang i passagertallet fra 4.800 daglige passagerer i 2015 til 4.600 daglige passagerer i 2032.

Dette står i skærende kontrast til de konstaterede forhold ved Nyborg Station, hvor DSB-Bygherre sammen med kommunen arbejder med planlægning og etablering af en helt nødvendig udvidelse af parkeringsforholdene ved stationen. Dette skyldes meget synlige problemer ved stationen, hvor parkerings-kapaciteten ikke kan imødekomme det stigende antal pendlere fra hele det østfynske område, der anvender Nyborg Station.

Der arbejdes pt. med en større planlægning i området med udgangspunkt i DSB-Bygherres prognosetal for Nyborg Station, der opererer med en markant stigning af passagertallet til 6.400 dagligt i 2022 og 7.100 daglige passagerer i 2027.

I Nyborg sker der i de kommende år en markant byudvikling med et forventet stigende befolkningstal. Nyborg og det østfynske område oplever en stigende interesse for bosætning, hvor Nyborg Station er et centralt knudepunkt i denne positive udvikling, hvilket har høj planlægningsmæssig prioritet.

Vi vil derfor stille spørgsmålstegn ved trafikplanens tal og udbede os en forklaring på den manglende overensstemmelse med DSB's egne forventninger til passagertallet via Nyborg Station.

Venlig hilsen

Per Jespersen  
udvalgsformand

Søren Møllegård  
vicekommunaldirektør

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Sendes til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

**Center for Trafik og Ejendomme  
Team Trafik**

Næstved Kommune  
Rådmandshaven 20  
4700 Næstved  
5588 5588

[www.naestved.dk](http://www.naestved.dk)

**Høringssvar fra Næstved Kommune til Trafikplan for den statslige  
jernbane 2017-2032**

Næstved Kommune har med stor interesse gennemgået Trafikplanen, som vi i høj grad finder, har betydning for den kollektive trafik betjening af Næstved Kommune.

Dato  
**26-2-2018**

Sagsnr.  
**05.00.00-G01-180-17**

Sagsbehandler  
**Michael Stonor Nielsen**  
[mivni@naestved.dk](mailto:mivni@naestved.dk)  
**5588 6224**

Vi er overvejende positive over for trafikplanens indhold og den generelle opgradering og udbygning af jernbanenettet, som bl.a. tæller den nye bane København-Ringsted, opgraderingen af Lille Syd (Næstved-Køge) og ny bane Ringsted-Femern. Udbygningen af infrastrukturen vil give mulighed for, alt afhængig af materiel og indholdet af de endelige køreplaner, et løft af den kollektive trafik betjening fra Næstved og nordover mod København, sydover mod Lolland og Falster samt vestover mod Fyn og Jylland, hvilket vi er meget tilfredse med.

Vi er klar over, at der i udbygningsfasen må forventes nogle gener for passagererne. Vi appellerer dog til, at disse gener holdes på et absolut minimum.

Gode, hurtige og stabile rejser uden forsinkelser er, således afgørende for, hvor attraktivt det kollektive trafiktilbud opfattes, og dermed også afgørende for bosætning, erhvervsliv, uddannelse, handel og turisme i Næstved Kommune.

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

**Næstved Kommunes anbefalinger:**

**1. Hurtige og stabile rejser er essentielle**

I trafikplanen opereres der fra år 2022 med en rejsetid på 47 minutter ved hurtigste tog mellem Næstved og København H, forudsat anvendelse af nuværende materiel, dvs. dobbeltdækkertog med en hastighed på max 160 km/t og stop i Ringsted.

Tidligere er der udmeldt rejsetider efter 2021 på helt ned til 36 minutter, jf. Trafik- og Bygningsministeriets fakta ark – ”Rejsetidsforbedringer for togpassagerer” af 4. marts 2016. Vel og mærke forudsat benyttelse af materiel til 200 km/t med gode accelerationsegenskaber og uden stop mellem Næstved og København.

Vi er dog bekymrede for, om vi reelt kommer i nærheden af de udmeldte rejsetider inden for en overskuelig fremtid, da rejsetiden på hurtigtogene fra Næstved til København H i DSB's køreplan i mellemtiden er gået modsatte vej, og i dag er på op mod 60 minutter.

Næstved Kommune vil anbefale, at investeringer i baneinfrastrukturen følges op med en tilsvarende ambitiøs togdrift. Dette involverer også indkøb af relevant togmateriel, der reelt kan udnytte egenskaberne ved den nye infrastruktur og nedsætte rejsetiden, så der sikres hurtige og stabile rejser mellem trafikknudepunkterne på Sjælland så hurtigt som muligt.

## **2. København-Hamburg – stop i Næstved**

Vi bemærker, at åbningen af den faste forbindelse via Femern giver mulighed for direkte og hurtige IC-tog mellem København og Hamburg. Trafikplanen forudsætter at København-Hamburg via Femernforbindelsen kommer til at blive betjent omkring én gang i timen, nogen timer med regionaltog andre timer med fjern tog, men at kørslen ikke er endeligt afklaret.

Næstved Kommune ser frem til en afklaring. For Næstved Kommune er det helt afgørende at flest mulige tog af begge typer stopper i Næstved, og at argumentet herfor er, at Næstved i kraft af stationens centrale geografiske placering, størrelse og funktion som et trafikalt knudepunkt er med til at binde Region Sjælland sammen.

## **3. Sikring af gode og direkte forbindelser til Supersygehus i Køge og flaskehals ved Køge Nord**

Næstved Kommune ser positivt på elektrificering og hastighedsopgradering af Lille Syd, der giver mulighed for direkte tog med halvtimesdrift mellem Næstved - Køge - København.

Vi påpeger, at der via stop på Ølby Station vil blive en langt mere direkte adgang fra Næstved og til det nye Supersygehus i Køge, uden at skulle skifte tog på Køge Station, hvilket vil være medvirkende til at sikre gode vilkår for besøgende og ambulante patienter til Supersygehuset.

Trafikplanen beskriver dog også, at den enkeltsporede strækning mellem Køge og Køge Nord vil udgøre en flaskehals for trafikken ind og ud af Køge. For at udnytte opgraderingen af Lille Syd bedst muligt, vil vi anbefale at der arbejdes på at etablere et ekstra spor, så flaskehalsen kan blive elimineret.

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

Af trafikplanens scenarie for 2022 fremgår det, at alle hurtige nonstop forbindelser mellem Næstved og København går via Køge, hvilket på den positive side er med til at sikre hurtige forbindelser fra Næstved til København. Det betyder samtidig, at det gennemkørende tog gennem Roskilde mod København bortfalder, så der stort set kun er ét standsende

tog i timen hele driftsdøgnet suppleret med et ekstra tog pr. time i myldretiden i primær retning.

En så stor forringelse af togbetjeningen mellem Region Sjællands to største byer, Næstved og Roskilde vil markant svække mobiliteten imellem regionens to største kraftcentre for bosætning, erhvervsliv, uddannelse, handel og turisme. Set i forhold til byernes størrelse og betydning i Region Sjælland vil Næstved kommune anbefale, at man allerede fra 2022 planen fremrykker det foreslåede togsystem Ring Syd, Kastrup Lufthavn-Roskilde og forlænger forbindelsen til Næstved.

På denne måde vil man, ved at forlænge et af de to i timen planlagte lufthavnstog fra Roskilde til Næstved som et gennemkørende tog, fastholde en god frekvens svarende til den nuværende mellem Roskilde og Næstved.

Venlig hilsen

Carsten Rasmussen  
Borgmester

Rie Langhoff Perry  
Kommunaldirektør



**Borgmesterkontoret**

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

Journalnr: 13.05.00-A00-2-14  
CPR/CVR:  
Ref.: Niels Larsen  
Telefon: 99887615  
E-mail: nila@rebild.dk

Dato: 26-02-2018

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

**Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

**Fastholdelse af IC stop i Skørping og Støvring**

På grund af den store forsinkelse af udrulning af signalsystem er situationen nu, at der er fjerntogsforbindelse (IC tog) til både Støvring og Skørping. Det bør fortsætte i alle planår.

Skørping er en aktiv stationsby, der i forhold til et indbyggerantal på ca. 3.000 leverer et meget stort antal passagerer, hvoraf lidt mere end 20% kører mod syd og derfor bruger IC togene.

Støvring er kommunens hovedby og er inde i en rivende udvikling.

Ifølge Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, er der i prognosen for passagertal "ikke eksplicit (...) indarbejdet lokale udviklingsplaner i prognosen med mindre disse indgår i Danmarks Statistiks officielle demografiske fremskrivninger."

Befolkningstallet i Støvring er i de allersæneste år vokset i en grad, der er kommet bag på kommunens planlæggere, fordi de ironisk nok indtil for ca. ét år siden brugte fremskrivningerne fra Danmarks Statistik.

I vores egen prognose for befolkningstallet i Støvring på baggrund af skoledistrikter fremgår, at den relative vækst med 2015 som basisår i 2022 forventes at være +19 %, i 2027 +26 % og i 2032 +34 %.

Der er endvidere tydelige tegn på, at den nævnte prognose, som blev lavet sidste år, allerede er forældet. Vi arbejder derfor i øjeblikket på en revideret prognose, som er lige på trapperne.

At befolkningsvæksten stiger eksplosivt underbygges af, at der i de seneste to år er blevet solgt mange byggegrunde i Støvring. Der er blevet solgt 226 private byggegrunde, og der er p.t. reserveret 27. I en helt ny kommunal udstykning er der på kort tid blevet solgt 17 grunde. I 2016 og 2017 er der derudover etableret et antal projekter med almene lejelejligheder, andelslejligheder og ejerlejligheder.

I øjeblikket presser flere investorer på for at kunne byggemodne yderligere udstykninger.

Det bør noteres, at byudviklingen i Støvring sker i et område tæt på stationen.

Dertil kommer, at erhvervsudviklingen i Støvring er baseret på højt kvalificeret arbejdskraft og specialiserede virksomheder, som er afhængige af gode fjerntogsforbindelser sydover og en sikker forbindelse til Aalborg Lufthavn.

Med venlig hilsen

Leon Sebbelin  
Borgmester

Returadresse  
Viden & Strategi – Politisk Administrativt Sekretariat  
Ved Fjorden 6, 6950 Ringkøbing



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
via mail: info@tbst.dk

Sagsbehandler  
Mads Laursen  
Direkte telefon  
99741275  
E-post  
mads.laursen@rksk.dk  
Dato  
22. februar 2018  
Sagsnummer  
18-008195

## Høringssvar til Trafikplanen fra Ringkøbing-Skjern Kommune

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udsendt en høringsudgave af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032". Ringkøbing-Skjern Kommune ser med stor bekymring på det forhold, at Trafikplanen ikke lægger op til modernisering af togdriften i Vestjylland før 2032, hverken hvad angår togmateriel eller spor. Det betyder, at togforbindelserne i nordgående, tværgående og sydlig retning ikke opgraderes, hvad angår hastighed, rejsetid, antal stop og frekvens, mens der sker en omfattende modernisering i resten af landet.

Ydermere er der i trafikplanen lagt op til, at Region Midtjylland – og dermed Midtjyske Jernbaner – kan overtage strækningen Skjern-Holstebro til trods for, at der i udbudsmaterialet ikke stilles krav til antal togafgange eller koordination af køreplaner og billetsystemer med andre aktører.

Ringkøbing-Skjern Kommune udtrykker stor bekymring for, at de manglende investeringer i togdriften i Vestjylland vil få negative konsekvenser for mulighederne for pendling og dermed for bosætning og tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft til området.

### Manglende investeringer giver mindre vækst

*Vi er en produktionskommune*

Ringkøbing-Skjern Kommune har et stort og varieret erhvervsliv, der er en vigtig brik i "Produktions-Danmark". Blandt de tungere industrigiganter finder man eksempelvis Vestas og ARLA men også virksomheder som E V Metalværk, LSB Plast, O. Kavli og Hydra Grene. Ringkøbing-Skjern Kommune har et af landets allerhøjeste BNP/indbygger målt på tværs af kommuner. Målt i forhold til landsgennemsnittet ligger Ringkøbing-Skjern Kommune godt 18 % højere, hvilket bringer kommunen væsentligt op over eksempelvis Aarhus, Odense og Aalborg. Det høje økonomiske aktivitetsniveau skyldes især et stærkt erhvervsliv. Ringkøbing-Skjern Kommune har samtidig landets laveste ledighed. Den absolut største barriere for fortsat vækst i kommunens virksomheder er således rekruttering af arbejdskraft.

Det vides erfaringsmæssigt, at byer og områder, der ligger tæt op ad velfungerende infrastruktur, generelt har højere økonomisk vækst end byer, der ligger fjernt fra en velfungerende infrastruktur. Jo bedre pendlingsmuligheder, der er i tilknytning til erhvervslivet, jo mere konkurrencedygtigt vil erhvervslivet også være, når det gælder rekruttering af attraktiv arbejdskraft. En jernbane med tophastigheder på kun



op til 100 km/t, som tilfældet er i Ringkøbing-Skjern Kommune, giver for lang transporttid og er således ikke et tilstrækkelig attraktivt transportmiddel for kommunens ind- eller udpendlere.

En tidssvarende jernbane er ydermere helt afgørende for bosætning – det er både vigtigt i forhold til, at familierne ikke behøver at have to biler, og i forhold til folk, der pendler ud af kommunen til arbejde og uddannelse i andre kommuner, samt i forhold til arbejdskraft, der pendler ind til kommunens mange virksomheder.

#### *Vi er landets største kystturismedestination*

Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner er uden sammenligning landets største kystturismedestinationer med tilsammen 7,7 mio. årlige overnatninger. Turisterhvervet omsætter årligt for 2,5 mia. kr. i Ringkøbing-Skjern Kommune, hvilket gør Ringkøbing-Skjern Kommune til Danmarks 4. største turistkommune målt på turismeforbrug. Turismen skaber et betydeligt pres på vejtrafikken i området, som også forøger behovet for en tidssvarende jernbane.

#### *Et Danmark i balance kræver tidssvarende infrastruktur*

En forringelse togtrafikken til og fra Vestjylland vil modvirke muligheden for ind- og udpendling og dermed også for bosætning og tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft til området. Det betyder forringede produktionsbetingelser for nogle af de største eksporterende produktionsvirksomheder i Danmark.

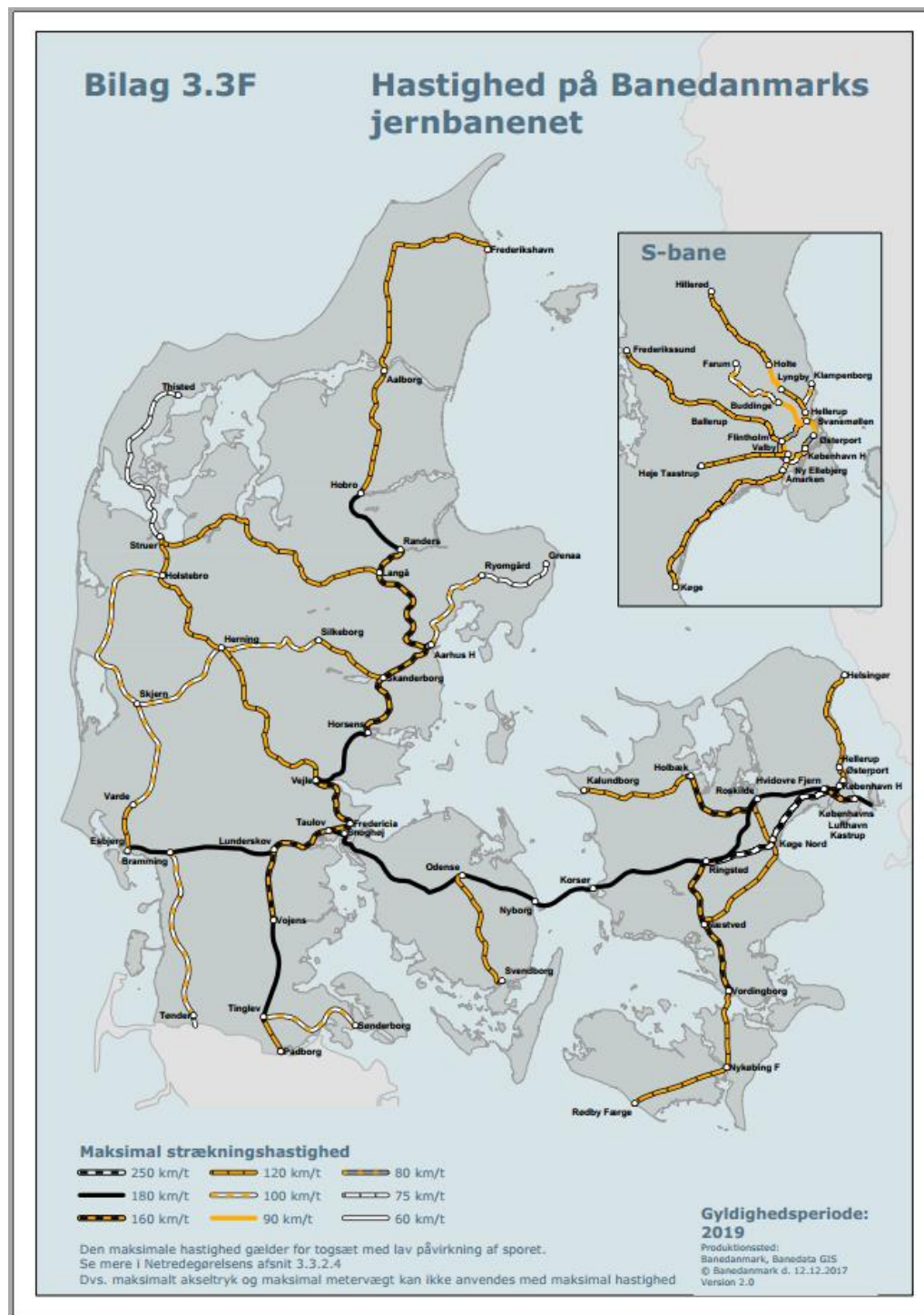
Ringkøbing-Skjern Kommune er i den forbindelse helt enig i regeringens politik for transport og infrastruktur, hvoraf det fremgår, at "*En stærk infrastruktur er en forudsætning for at tiltrække virksomheder og skabe vækst i hele Danmark*".

## Der er behov for hurtigere og mere direkte forbindelser

Den maksimale hastighed på de tre baner, der kører i Ringkøbing-Skjern Kommune, er 100 km/t, hvilket som vist i figur 1 nedenfor er blandt de laveste hastigheder på det statslige jernbanenet. Der er nærmere bestemt tale om følgende strækninger, der mødes i knudepunktet Skjern:

- Silkeborg-Skjern
- Holstebro-Skjern
- Varde-Skjern

Figur 1: Oversigt over hastigheder på Banedanmarks jernbanenet



De lave strækningshastigheder betyder, at jernbanen som transportmiddel står i en konkurrencemæssig ugunstig situation. Det er navnlig bemærkelsesværdigt ud fra den betragtning, at Ringkøbing-Skjern Kommune med sit areal på ca. 1.489 km<sup>2</sup> er Danmarks største kommune, dvs. et område med store afstande. Det er netop ved større afstande, at jernbanen kommer til sin ret. Derfor er det uhensigtsmæssigt, at der ikke er planer for udvikling og opgradering af jernbanerne i Vestjylland.

Der er således behov for en opgradering af strækningshastigheden fra 100 til 140 km/t på alle tre baner. Der er ligeledes behov for anskaffelse af nyt materiel. Elektriske tog accelererer og kører som hovedregel hurtigere end dieseltog. Elektriske tog får deres strøm fra kraftværker eller vedvarende energikilder, hvorved forureningen er væsentlig mindre end ved dieseldrift. Elektriske tog genbruger bremseenergien og støjer mindre end dieseltog.

Imidlertid er ingen af de tre trækninger omfattet af Banedanmarks elektrificeringsprogram, dvs. der er forudsat dieseldrift på trækningerne langt ud i fremtiden.

Arriva opererer i dag med dieseldrevne LINT tog på strækningerne. Der er kommet nye LINT tog, de såkaldte Coradia LINT, der accelererer hurtigere og når en hastighed på 140 km/t. Togene er forsynet med katalysator og forurener mindre end forgængerne.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker om muligt nyere og bedre trækraftformer, f.eks. brint eller hybrid. De nye LINT tog kunne også være en acceptabel løsning i forbindelse med opgradering af banen.

### **Højere frekvens og længere driftsdøgn**

Hvis en transportform skal være attraktiv, skal den først og fremmest være hurtig og komfortabel. Derudover skal den ikke være urimeligt dyr i forhold til den ydelse, man modtager.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker en højere frekvens på de tre trækninger, der mødes i Skjern. Alle togforbindelser bør være i timedrift i dagtimerne samt have sene aftenafgange for at have en værdi for pendlerne. Argumentet for ikke at udvide antallet af frekvenser på en given banestrækning er ofte, at der alligevel ikke er så mange passagerer. Imidlertid vil en jernbane, der i dag eksempelvis har timedrift, utvivlsomt få flere passagerer, hvis man øger antallet af frekvenser, f.eks. til halvtimesdrift.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker sig hurtigere forbindelser til Herning og Aarhus ved, at eksisterende REX-tog Aarhus-Herning forlænges til Skjern og Ringkøbing. Det hurtige REX-togsystem bør være Vestjyllands forbindelse til Østjylland og ikke det langsomme togsystem, som anvendes i dag.

### **Region Midtjyllands mulige overtagelse af Holstebro-Skjern strækningen**

Aftalen fra den 9. juni 2017 om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v. betyder, at Region Midtjylland kan overtage ansvaret for indkøb af trafik på strækningen Holstebro-Skjern. Det vil i så fald blive Midtjyske Jernbaner, der overtager strækningen Holstebro-Skjern. Dette er fortsat en mulighed i den aktuelle trafikplan.

Ringkøbing-Skjern Kommune mener, at hovedhensynet ved en eventuel omlægning alene bør være at sikre borgerne i Vestjylland kortest mulig rejsetid, flest mulige afgange og størst mulig fleksibilitet. Kort sagt den bedst mulige service. Dette billede kan Ringkøbing-Skjern Kommune ikke genkende i trafikplanen – tværtimod er kommunen bekymret for, at ovenstående scenarie vil betyde markante forringelser for borgernes mobilitet i Vestjylland.

Kommunens ser således flere store risici ved, at Midtjyske Jernbaner overtager strækningen:

### *Isolation af den Vestjyske Længdebane*

Ringkøbing-Skjern Kommune er bekymret for, at en opdeling af togudbuddet i Vestjylland vil betyde isolation fra det nationale net. Eftersom IC-tog ikke længere kommer til Herning og Holstebro, betyder det, at trafikken på den Vestjyske Længdebane vil blive adskilt fra landsdelstrafikken, og at der kun kan skiftes til IC-tog i Esbjerg.

### *Sammenhængen forsvinder*

På strækningen Skjern-Holstebro, der først og fremmest ligger i Ringkøbing-Skjern kommune, er der årligt næsten 80.000 passagerer, der rejser nordpå mod Holstebro og vice versa, mens der er næsten 90.000 passagerer, der rejser sydpå mod Esbjerg og vice versa. Der er over 80.000 passagerer mod året, der rejser østpå fra Skjern mod Herning og vice versa.

Skjern er i den forbindelse et meget vigtigt knudepunkt, hvor tre linjer mødes (Skjern-Holstebro/Struer, Skjern-Aarhus og Skjern-Esbjerg). I dag er det muligt at køre gennemkørende uden skift (både mod Esbjerg og Herning/Aarhus), da det er den samme operatør, der har ansvaret for køreplanlægningen. Det samme gælder langs Vestkysten fra Struer over Holstebro, Ringkøbing, Skjern, Esbjerg til Tønder, hvor det i dag er den samme operatør, som har mulighed for at tilrettelægge sammenhængende køreplaner.

Dette sammenhængende net vil blive slået i stykker, hvis strækningen Skjern-Holstebro "tages ud". Alt taler nemlig for, at Lemvigbanen vil blive "forlænget" til henholdsvis Holstebro og Skjern – måske endda kun med to timers drift (et tog hver time mod henholdsvis Holstebro og Skjern fra Thyborøn/Lemvig). I dag er der en-times drift på strækningen i begge retninger.

I og med at det er ensprogede strækninger, så bliver det svært at få plads til den trafik, som i dag kører mellem Skjern og Holstebro, hvis der samtidig skal være drift mellem Lemvigbanen og henholdsvis Holstebro og Skjern. Så udover færre tog vil det også kunne betyde, at der fra Skjern/Ringkøbing mod Holstebro skal skiftes i Vemb. Dertil kommer, at skifteforbindelserne i Skjern mod Herning/Aarhus kan blive forringet.

Det er ganske få passagerer, som vil få glæde af trafikomlægningen, da det er de færreste, som skal mod Lemvig/Thyborøn, mens ca. 80.000 passagerer om året har kurs mod henholdsvis Holstebro, Esbjerg og Herning og den anden vej. I øvrigt vil der ikke for Lemvigbanens passagerer være noget tid at spare med en direkte forbindelse til Holstebro i forhold til en bustur. Togturen (uden skift) fra Lemvig til Holstebro vil tage ca. 48 min., mens det i dag med bus (linje 24) tager 49 min.

Hvis der ikke sker integration mellem Lemvigbanen og Skjern-Holstebro (isoleret drift), er det svært at se, hvorfor Region Midtjylland/Lemvigbanen skal overtage ansvaret for strækningen Skjern-Holstebro, der er i dag drives sammen med de øvrige strækninger i Midt- og Vestjylland. Det giver både fordele for passagererne i køreplanlægningen (de bedste mulige skifteforbindelser og mulighed for gennemkørende tog) samt i forhold til stordriftsfordele i anvendelsen af materiellet bl.a. i relation til vedligehold, der samlet set er med til at minimere omkostningerne til driften.

### *Usikkerhed om trafikomfang og kvalitet*

Ringkøbing-Skjern Kommune udtrykker ydermere bekymring for, hvilken trafik der vil komme i fremtiden, når genudbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland ikke stiller krav til trafikomfang og kvalitet. Kommunen ønsker sig som minimum 1-timesdrift i dagtimerne på alle strækninger, ligesom der ønskes senere aftenafgange.

### *Forskellige takstsystemer*

Regionens overtagelse af strækningen Skjern-Holstebro vil gå stik mod intensionerne i Takst Vest om tog- og bustakster. Regionen får takstkompetencen på strækningen Skjern-Holstebro (trafikselskabernes bustakster), mens resten af strækningerne i Midt- og Vestjylland følger togtakster.

Det betyder, at der er et slags takstsæt og priser, når passagererne rejser internt på Lemvigbanen/Skjern-Holstebro, mens der er et andet takstsæt og priser, hvis passagererne skal videre til f.eks. Esbjerg eller Herning. Dermed bruges der forskellige takstsystemer til at prisfastsætte den samme togrejse fra f.eks. Ringkøbing til Skjern afhængigt af, om passageren skal videre til Esbjerg eller Herning (i så fald er det togtakster, der fastsætter prisen, ellers er det bustakster).

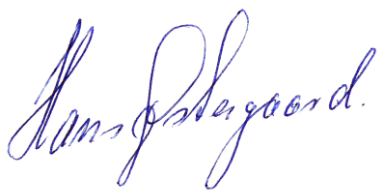
Udover at det er kompliceret og ulogisk, går det mod intensionerne om at skabe et mere sammenhængende og forståeligt billet- og prissystem til kunderne.

### **Opsummering**

Med henvisning til tidligere skrivelse sendt til transportministeren, transportordførerne samt formand for Folketingets Transportudvalg den 8. juni 2017, håber Ringkøbing-Skjern Kommune, at regeringen og Folketinget vil lytte til bekymringerne for, at de manglende investeringer i togdriften i Vestjylland vil få negative konsekvenser for mulighederne for pendling, bosætning, tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft og dermed for væksten i området.

Ydermere, håber vi, at Transportudvalget vil lytte til vores bekymring vedrørende udsigten til Region-Midtjyllands mulige overtagelse af Holstebro-Skjern strækningen. Denne gælder i forhold til isolation af strækningen fra det øvrige jernbaneanet, i forhold til trafikomfang og kvalitet, manglende koordination af køreplaner og takstsystemer - og ikke mindst i forhold til det antal unødige skift dette vil medføre for passagererne.

Venlig hilsen



Hans Østergaard  
Borgmester



Ringsted  
Kommune

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

Dato: 15. februar 2018

### Høringssvar til trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032

Dette brev erstatter tidligere fremsendte høringssvar af den 17. januar 2018.

Hermed sendes Ringsted Kommunes høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, som skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Ringsted Kommune ser positivt på den udvikling, der sker på banestrækningerne i Danmark.

Statens nye trafikplan for den statslige jernbane vil give øget antal pendlere ved Ringsted Station, og skabe bedre tilgængelighed med offentlig transport til og fra Ringsted. Ringsted Kommune vil derfor gerne understrege vigtigheden af, at vi bliver betragtet som en kommende central trafikal knudepunkt på Sjælland, hvor alle timedriftstogene stopper på Ringsted Station.

Vi har derfor en forventning om, at den ekstra kapacitet mellem København og Ringsted skal udnyttes med både flere antal afgang og kortere rejsetid til og fra Ringsted både mellem København og Odense, også når hele planen med højhastighedstogene bliver udrullet mellem Ringsted og Odense.

Ringsted Kommune er i rivende udvikling og har et øget befolkningstal, og vores strategi er at udnytte den centrale placering på Sjælland til at skabe gode og bæredygtige rammer for familier, virksomheder og pendlere. Vi arbejder på, at vores unikke placering til stadighed styrkes og synliggøres, og arbejder på at skabe mulighed for placering af kontor og erhverv tæt på stationsområdet. Statens nye trafikplan er derfor kun til fordel og i overensstemmelse med Ringsted Kommunes planer for byens udvikling.

I takt med der sker forbedringer af jernbanens produktkvalitet og konkurrenceevne, har I fået belyst at det kan blive nødvendigt med ekstra terminalkapacitet på Sjælland. Med Ringsted Kommunes udvikling ser vi en god mulighed for placering af en kommende kombiterminal i Ringsted, der kunne blive aktuel når Femern forbindelsen er klar.

**Ringsted Kommune**  
Vej- og Ejendomscenter

**Veje og Parker - Anlæg**  
Rønnedevej 9  
4100 Ringsted

Tel.: +45 57 62 63 50  
Dir.: +45 57 62 63 04  
Fax.: +45 57 62 63 15  
Mail.: [CLA@RINGSTED.DK](mailto:CLA@RINGSTED.DK)

Sag: 18/94

[vejogejendom@ringsted.dk](mailto:vejogejendom@ringsted.dk)  
[www.ringsted.dk](http://www.ringsted.dk)  
CVR-nr.: 18957981

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

De øgede antal pendlere ved Ringsted Station hilser vi velkomne. Vi er allerede godt rustet med gode parkeringsforhold syd for stationsområdet. Vi er derfor klar i forhold til et øget parkeringsbehov, idet den nye parkering p-syd på ingen måde er overbelastet på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen

Charlotte Brenneke Larsen



**ROSKILDE**  
KOMMUNE

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

Sendt pr. mail til: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

**Byrådet**  
Roskilde Kommune  
Rådhusbuen 1  
Postboks 100  
4000 Roskilde

Tlf.: 46 31 30 00  
Fax: 46 31 31 31

[kommunen@roskilde.dk](mailto:kommunen@roskilde.dk)  
[sikkerpost@roskilde.dk](mailto:sikkerpost@roskilde.dk)  
[www.roskilde.dk](http://www.roskilde.dk)

## Høringssvar fra Roskilde Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

2. marts 2018

Roskilde Kommune har gennemgået Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og vil med dette høringssvar komme med en række anbefalinger til justeringer, der kan forbedre den kollektive trafikbetjening. Roskilde Kommune kan med bekymring konstatere, at der i trafikplanen lægges op til en kraftig reduktion i antallet af afgang til og fra stationer i Roskilde Kommune:

Sagsnr. 300240  
Brevid.2726660

Ref. JTJ

Dir. tlf. 46313712  
[Jenstj@roskilde.dk](mailto:Jenstj@roskilde.dk)

- Ca. 25% af togafgangene mellem Roskilde og København H forsvinder.
- Antallet af hurtige regionaltog ml. Roskilde og København H reduceres ligeledes over tid, og vil helt være elimineret udenfor myldretiden i 2032, hvor togene kommer til at stoppe mindst to gange undervejs.
- Der kommer yderligere (afledte) reduktioner i togbetjeningen på både Vestbanen, som mister et Intercitytog pr. time mod/fra Fyn/Jylland, og et hurtigt tog pr. time på Sydbanen i dagtimerne, hvilket i praksis betyder en halvering af antallet af forbindelser imellem Region Sjællands to største byer, Roskilde og Næstved
- Der indføres halvtimesdrift i dagtimerne og timedrift i aftentimerne med direkte tog mellem Roskilde og Kastrup Lufthavn, hvilket er et særdeles positivt, men desværre først planlagt til 2027.

Det er bemærkelsesværdigt og stærkt bekymrende, at Roskilde Station med den nye kollektive **trafikplan i 2022** mister 12,5% af passagererne i forhold til i dag, hvilket svarer til ca. 1 mio. rejsende årligt.

*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 og CO<sub>2</sub>-udledningen og letter trængslen på de store indfaldsveje. Roskilde Kommune anbefaler derfor helt overordnet, at der ikke reduceres i antallet af afgang fra Roskilde Kommunes stationer. Den øgede kapacitet*

Åbningstider	
Mandag-torsdag	10-15
Fredag	10-14

Telefontider	
Mandag-onsdag	08-15
Torsdag	10-17
Fredag	152 08-14





på de sjællandske jernbaner bør anvendes til at forbedre forholdene for de sjællandske pendlere.

Side2/8

Udover denne overordnede opfordring har vi i dette høringssvar formuleret 10 konkrete anbefalinger til de enkelte strækninger og stationer. De afsluttende dele er formuleret som et fælles høringssvar for Roskilde, Holbæk og Lejre kommuner.

### **Anbefaling 1: Fasthold betjeningen af strækningen Roskilde St. – København H**

I 2017 planen findes der 9 tog i timen mellem Roskilde og København i begge retninger, som i myldretiden suppleres med 2 ekstra tog i timen i den primære retning. I **2022 planen** forsvinder der hver time et IC-tog mellem København H og Esbjerg via Roskilde samt i dagtimerne et hurtigt regionaltog mellem København H og Nykøbing F med stop i Roskilde, hvilket betyder, at togtrafikbetjeningen i myldretiden reduceres med ca. 18% i den primære retning, mens reduktionen i øvrige timer er 22%. I **2017 planen** vil der være 2 regionaltog, der mellem Roskilde og København kun stopper i Høje Taastrup i dagtimerne – dette antal hurtige tog reduceres til kun et tog pr. time i **2022 planen**, mens der i **2027 og 2032 planen** i dagtimerne slet ikke er tog i dagtimerne, som stopper mindre end to gange mellem Roskilde og København H – og i myldretiden i den primære retning vil der kun være et tog, som i **2027 og 2032 planen** kun stopper i Høje Taastrup – dette antal er i **2017 planen** 3 tog i timen.

*Oversigt over fremtidige togaftog fra Roskilde Station:*

	2017	2022		2027		2032	
Dagtimer	9 tog/time (heraf 2 hurtige)	7 tog/time (heraf 1 hurtigt)	-22%	6 tog/time (ingen hurtige)	-33%	6 tog/time (ingen hurtige)	-33%
Myldretid	11 tog/time (heraf 3 hurtige)	9 tog/time (heraf 2 hurtige)	-18%	8 tog/time (heraf 1 hurtigt)	-27%	8 tog/time (heraf 1 hurtigt)	-27%

Der er således tale om en væsentlig reduktion af togfrekvensen på omtrent 20% for rejser mellem Roskilde og København H i **planår 2022**, hvilket reduceres yderligere i **planår 2027 og 2032**, hvorved reduktionen i disse planår i forhold til **basisåret 2017** vil være omtrent 30%. Endvidere vil der være en meget kraftig procentvis reduktion af hurtige togforbindelser (kun med stop i Høje Taastrup) mellem Roskilde og København H, hvilket yderligere vurderes at være en væsentlig årsag til det store dyk i passagertallet på Roskilde Station mellem 2017 og 2022.



*Roskilde Kommune anbefaler derfor i lighed med Høje Taastrup Kommune, at den nuværende betjening af strækningen Roskilde – København H. fastholdes og forbedres i overensstemmelse med Fingerplanens intentioner.*

Side3/8

**Anbefaling 2: Fremryk Ring Syd til planåret 2022:**

Ring Syd betegner genetableringen af forbindelsen mellem Roskilde Station og Kastrup. Forbindelsen udmærker sig ved at tilbyde et nyt direkte togsystem med ½ timesdrift i dagtimerne og timesdrift om aftenen mellem Roskilde Station og Kastrup Lufthavn, hvilket er et stort lokalt ønske. Det er dog bemærkelsesværdigt, at dette først sker i 2027, når det tydeligt har så stor en positiv effekt. Dette system burde allerede indføres i 2022 eller tidligere. Netop i 2022 er det planlagt, at trafikering på Øresundsbanen skal ændres radikalt, hvilket er anført i Ny aftale om udbud af togtrafik i Hovedstadsområdet

*Roskilde Kommunes anbefaler derfor på det kraftigste, at lufthavnsforbindelsen Ring Syd fremrykkes fra planåret 2027 til 2022.*

**Anbefaling 3: Forlæng Ring Syd til Næstved og fremryk den til 2022:**

En ikke uvæsentlig årsag til at passagertallet dykker så kraftigt på Roskilde Station i 2022 er, at togbetjeningen mellem Region Sjællands to største byer, Roskilde og Næstved, halveres. En markant forringet betjening svækker mobiliteten imellem regionens to største kraftcentre for bosætning, erhvervsliv, uddannelse, handel og turisme.

I **2017 planen** findes der i dagtimerne to regionaltog hver time mellem Roskilde og Næstved. Et i timen kører uden stop, hvorved rejsetiden er reduceret til 34-35 minutter. Det standsende regionaltog kører hver time i hele driftsdøgnet med stop i Ringsted og Glumsø. Regionaltoget er desuden forstærket til ½ timesdrift i myldretiden. Derved er der op til 3 tog i timen, hvoraf et er gennemkørende mellem Roskilde og Næstved.

Desuden er der ½ timesdrift med direkte lokaltog mellem Roskilde og Næstved via sidebanen "Lille Syd" over Køge i dagtimerne, hvilket i aftentimerne reduceres til timesdrift. Rejsetiden denne vej er dog noget længere, så det kan sjældent svare sig at køre denne vej, med mindre man skal til en af mellemstationerne.

I **2022 planen** kører alle hurtige nonstop forbindelser mellem København og Næstved nu via Køge og kommer således ikke forbi Roskilde. Mellem Roskilde og Næstved er det gennemkørende tog således faldet bort, så der kun er ét standsende tog i timen i stort set hele driftsdøgnet. Dette opleves som mere end en halvering af togforbindelserne mellem de to byer, da der nu kun én gang i timen kører et langsomt tog i hele driftsdøgnet suppleret med et ekstra tog pr. time i myldretiden i primær retning.

I **2027 og 2032 planerne** genoprettes togtilbuddet Roskilde – Næstved heller ikke, hvilket set i forhold til byernes størrelse og betydning i Region Sjælland bør påpeges,



eftersom byerne kun betjenes med timesdrift, svarende til togtrafikken f.eks. på den Vestjyske Længdebane (Esbjerg – Struer), som mønstrer langt færre togrejsende.

Side4/8

Den uheldige forringelse i 2022 kunne helt undgås, hvis det foreslåede togsystem (Kastrup Lufthavn - Roskilde med forlængelse til Næstved) blev etableret allerede fra 2022 planen, hvilket vurderes muligt såfremt togmateriel kan disponeres hertil.

*Roskilde Kommune foreslår derfor, at etablere et togtilbud i de nye planer, svarende til den nuværende trafik Roskilde - Næstved ved at forlænge et af de to i timen planlagte lufthavnstog (Ring Syd) fra Roskilde til Næstved som et gennemkørende tog og fremrykke planen til planåret 2022.*

#### **Anbefaling 4: Betjening af strækningen Roskilde – Slagelse:**

Trafikbetjeningen på stationerne Viby Sj. og Borup mellem Roskilde og Ringsted er uforandret i hele planperioden 2017-2032, men som tidligere nævnt forsvinder der et Intercitytog hver time, som reducerer togbetjeningen i aftentimerne mellem Roskilde og Ringsted fra 4 tog/time i 2017, til 3 tog/time i 2022, hvilket i 2027 og 2032 er halveret til 2 tog/time om aftenen. Dette vanskeliggør at lave gode korrespondancer til de hurtigere togforbindelser til/fra Fyn/Jylland, som dermed risikerer at få meget lange overgangstider.

*Roskilde Kommune anbefaler, at betjeningen af Roskilde-Slagelse forbedres. Roskilde Kommune foreslår, at det kan ske ved, at det andet lufthavnstog i stedet for at vende på Roskilde Station fortsætter som regionaltog til Slagelse med stop på alle stationer, hvorved Vestbanen vil blive bedre dækket med direkte lufthavnstog, og gerne ½ timesdrift på stationerne Viby og Borup mellem Roskilde og Ringsted i aftentimerne, hvor togene skiftevis betjener København H og Københavns Lufthavn. En forbedring af regulariteten på Viby Station kan desuden ske ved, at fremrykke den planlagte betjening med IC-tog fra 2027 til 2020.*

#### **Anbefaling 5: Fasthold betjeningen til Holbæk:**

Trafikbetjeningen er stort set uforandret på Nordvestbanen over hele planperioden 2017-2032. Der fjernes dog i 2032 planen et myldretidstog fra Hvalsø Station, således at alle stationer mellem Roskilde og Holbæk i dagtimerne har ½ timesdrift, mens der i aftentimerne kun er timesdrift i fire planår. Timesdrift i aftentimerne er ofte utilstrækkeligt for at skabe et attraktivt trafiktilbud, som benyttes i tilstrækkeligt omfang

*Roskilde Kommune anbefaler, at der fastholdes aftenbetjening med ½timesdrift på Nordvestbanen, således at Nordvestbanen forbliver et attraktivt trafiktilbud.*

#### **Anbefaling 6: Nedsæt følgegruppe omkring S-tog til Roskilde:**

Efter udarbejdelsen af høringsudgave til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 har regeringen indgået en aftale, der omfatter en ny undersøgelse af S-tog til



Roskilde. Projektet har været analyseret flere gange. Hver gang den samfundsøkonomiske forrentning er blevet belyst, har denne været positiv, hvilket senest er blevet konkluderet af Trængselskommissionen.

Side5/8

Projektet S-tog til Roskilde har grænseflader til andre projekter – såvel infrastrukturprojekter som materielinvesteringer. Det kræver derfor rettidige beslutninger for at få optimal effekt og minimere investeringsbehovet. Med den nye aftale om udbud af togtrafik i Hovedstadsområdet, som bl.a. indeholder automatisk (førerløs) drift på S-banen, åbner der sig et nyt beslutningsvindue for at tage en principbeslutning vedr. S-tog til Roskilde medio 2019 på baggrund af nye forundersøgelser af projektet.

*Roskilde Kommune anbefaler derfor, at der nedsættes en følgegruppe, som løbende orienteres – og gerne involveres – i arbejdet omkring forundersøgelsen. Og Roskilde Kommune ønsker naturligvis at indgå i denne følgegruppe.*

#### **Anbefaling 7: Udvidelse af trinbræt ved Musicon:**

I Trafikplanen iværksættes yderligere foranalyser for en ny station ved Darup. Dette er naturligvis positivt, og kan formentlig samtænkes med de indsatser Roskilde Kommune gør for at binde Musicon-området sammen med Roskildes bymidte og Roskilde Station.

Musicon er et af Roskildes største byudviklingsområder, og Roskilde Kommune arbejder aktivt med at styrke Musicon og Roskilde Dyrskueplads som center for større events. En styrkelse af det eksisterende trinbræt ved Dyrskuepladsen vil være en vigtig forudsætning for at kunne transportere mange mennesker ved større arrangementer.

*Roskilde Kommune anbefaler derfor, at en ny station ved Darup tænkes sammen med en udbygning og forbedring af det eksisterende trinbræt ved Dyrskuepladsen så arealet yderligere kan udvikles som eventområde.*

#### **Anbefaling 8: 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 tilsiøre gode vilkår for pendlere, studerende samt besøgende og ambulante patienter til det nye Supersygehus.

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



**Anbefaling 9: Stabilitet på Lille Syd kræver dobbeltspor ved Køge:**

I det nuværende oplæg forudsættes det, at alle lokaltog i Hårlev skal samles/splittes for at give betjening til både Rødvig og Faxe Ladeplads. Dette er imidlertid en proces som både forlænger rejsetiden til/fra Stevns, og påfører en øget risiko for driftsforstyrrelser, da koblingsprocessen er en almindelig kendt forsinkelsesårsag. Specielt på den enkeltsporede bane vil det via togkrydsninger kunne sprede sig som "ringe i vandet" og dermed påvirke driftsstabiliteten negativt på den nordlige del af Lille Syd mellem Køge og Roskilde, som der planlægges en driftssammenhæng med.

Hvis der etableres et dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord, vurderes, at det bliver muligt at etablere kvartersdrift med lokaltog fra Roskilde til Hårlev via Køge. Derved kan det undgås at skulle koble tog i Hårlev, samtidig med at der opnås en attraktiv frekvens for pendlere fra Stevns til både Roskilde og København

*Roskilde kommune anbefaler derfor, at der etableres dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord. Roskilde Kommune vil selv bidrage til at muliggøre kvartersdrift på den nordlige del af Lille Syd ved i forbindelse med "Ny Østergade projektet" at etablere et ekstra perronspor (8), hvor der kan vendes tog til/fra Køge.*

**Anbefaling 10: Bolig og erhvervsudvikling på Midt- og Vestsjælland bør prioriteres højere i den statslige planlægning og understøtte byudvikling i det sjællandske område**

Høringssvar fra Roskilde, Lejre og Holbæk kommuner:

Roskilde, Lejre og Holbæk kommuner har i fællesskab udarbejdet en række anbefalinger i et fælles høringssvar:

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk har noteret sig, at lokale udviklingsområder ikke eksplicit indgår som baggrundsdata. Denne forudsætning harmonerer dårligt med de igangværende projekter i kommunerne, hvor byudviklingen sker i de stationsnære områder, og er afhængig af en stabil og forbedret togbetjening. Skal udviklingsprojekterne først give udslag i en ændret demografi (s.16) før de indgår i den langsigtede planlægning af de statslige jernbaner har tilflyttede borgere og virksomheder fundet andre transportformer og de forventede effekter af en øget togbetjening udebliver.

*Kommunerne anbefaler, at kommunernes planlægning og udbygningstakt indgår som grundlag for trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.*

**Fokuser på den sjællandske pendlertrafik**

En væsentlig del af DSB's rejsende findes på de sjællandske baner til og fra København, hvilket den statslige plan for jernbanetrafikken bør afspejles i forhold til robusthed i køreplan og togbetjening. Her er det bekymrende, at der planlægges et fald i togkilometre i 2027 og først regnes med en stigning i antallet af togkilometre i



2032 (s.23). Tværtimod bør antallet af togkilometre afspejle væksten i Greater Copenhagen indenfor bolig og erhvervsudvikling.

Side7/8

Herudover noteres det, at antallet af tog mellem Roskilde og København reduceres med 2 tog/time (hhv. Sydbanetog og Vestbanetog). Tilmed gøres togbetjeningen mellem Roskilde Station og København H langsommere, da alle bortset fra et enkelt myldretidstog får mindst 2 stop på mellemliggende stationer, mens der i dag er flere tog, som undervejs kun stopper i Høje Taastrup.

### ***Parker og Rejs samt forbedre stationsområder***

Kobling mellem vej og bane bør indgå som en aktiv del af den fremtidige jernbaneplanlægning, således at standsningsmønstrene afspejler de kommende udvidelser af parkeringsforholdene på stationerne i Hvalsø, Lejre, Roskilde og Trekroner. Ligeledes bør der tages statsligt initiativ til at forbedre og udbygge stationsfaciliteter som venteforhold, rejsetidsinformation og cykelparkering.

### ***Ring Syd***

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk ser frem til at få forbedret adgangen til Københavns Lufthavn og påpeger, at der vil være en række fordele ved at fremrykke implementeringen af projektet til planåret 2022, samt at forlænge forbindelserne til Holbæk og Næstved. Med en fremrykning af denne forbindelse kan betjeningen af stationerne på Sydbanen via Roskilde opretholdes, hvilket er vigtig for den regionale sammenhængskraft mellem regionens 2 største byer – og stationerne i Holbæk, Lejre, Hvalsø og Viby Sj. vil kunne få en forbedret togbetjening, hvilket specielt er af afgørende betydning i aftentimerne, hvor mange fravælger toget på grund af den ringe frekvens.

### **Anbefaling 11: Godstransporten via Roskilde reduceres og føres i højere grad via Køge-banen som oprindeligt forudsat.**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skønner i Trafikplan for Statslige Jernbane (s.62), at mængderne af gods, der transporteres med tog vil stige markant. En fortsat effektivisering af banegodstransporterne betyder dog samtidig, at antallet af godstog forventes at stige svagt – primært fordi godstogene bliver længere og tungere.

Godstogstrafikken har en stor støj- og vibrationsbelastning på eksisterende byer og kommende udviklingsområder i Roskilde og på det øvrige Sjælland til stor gene for nuværende og fremtidige borgere i de stationsnære områder. Det var ikke hvad der blev stillet i udsigt fra politisk og ministerielt hold, da den nye linjeføring København-Ringsted blev vedtaget. Det fremgår derimod klart af Strategianalyse København – Ringsted fra 2005 (s.33), at godstransporten gennem Roskilde ville blive formindsket, hvis den nye linjeføring over Køge blev en realitet.

Godstrafik bør i videst mulig omfang afvikles udenfor natte- og aftentimer, samt på banestrækninger som er anlagt under hensyn til støjgener. Her har Roskilde Kommune noteret sig det store arbejde staten har gjort for at minimere støjgener



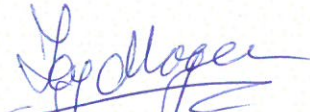
langs med den kommende Ringstedbane. Tildeling af eventuelle flere godskanaler og afvikling af nuværende godstrafik bør derfor afvikles på den kommende Ringstedbane.

Side 8/8

*Roskilde Kommune anbefaler derfor, at den forventede godstogstrafik føres via den nye Ringstedbane som oprindeligt forudsat i plangrundlaget fra 2005.*

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.

Venlig hilsen

  
Joy Mogensen  
Borgmester

  
Henrik Kolind  
Kommunaldirektør



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

**Teknik og Miljø**

 Teknik og Miljø  
 Øverødvej 2  
 2840 Holte

**Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032**

26.februar 2018

Den statslige trafikplan 2017-2032 er i høring frem til 26. februar 2018. Rudersdal Kommune ønsker at give bemærkninger til planen for så vidt angår Kystbanen, der er mange borgeres vigtigste transportmiddel fra Nordsjælland til arbejdspladser i København og til Københavns Lufthavn.

 Sagsbehandler:  
 Allan Carstensen  
 ALCA@rudersdal.dk  
 Tlf. 46 11 24 50  
 Mobil 72 68 24 50

Regeringen indgik i december 2017 en politisk aftale med Dansk Folkeparti og det Radikale Venstre om bl.a. at adskille togtrafikken på Kystbanen og togtrafikken over Øresund, for at forsinkelser i Sverige ikke har konsekvenser for rettidigheden på Kystbanen i Nordsjælland. Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) lovede, at aftalen ville give bedre og billigere togtrafik for bl.a. Kystbanen.

Adskillelsen af togdriften over Øresund og dermed til lufthavnen vil i sig selv betyde en væsentlig forringelse af den oplevede service for vores borgere, idet forbindelsen i dag giver en effektiv kollektiv transport til og fra lufthavnen.

Herudover fremgår det af høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032, at der samlet set sker en forringelse af betjeningen på Kystbanen, idet der udenfor myldretiderne indføres halvtimes drift, hvilket bl.a. har den konsekvens, at det samlede antal afgang pr dag reduceres. Til gængæld er det positivt, at der planlægges med kvarters-drift i myldretiderne mod i dag tyve min. drift

Af Trafikplanen fremgår følgende for antal brugere i Rudersdal Kommune:

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2015	2022	2027	2032	2015	2022	2027	2032
Skodsborg	1.300	1.400	1.300	1.300	397.000	418.000	395.000	399.000
Vedbæk	2.100	1.500	1.400	1.500	605.000	430.000	410.000	416.000

**Åbningstid**

 Mandag-onsdag kl. 10-15  
 Torsdag kl. 10-17  
 Fredag kl. 10-13



*Antal afrejser og ankomster på en hverdag og i et helt år opgjort pr. station fra 2015-2032.*

*Høringsudgaven af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, bilag 1: Passagerudvikling pr. station*

#### *Skodsborg Station:*

Der forventes ikke væsentlige ændringer i brug af Kystbanen fra i dag til 2032

#### *Vedbæk Station*

På Vedbæk station forventes et fald ved ændringerne på Kystbanen med 29 % fald i antallet af påstignere i 2022 på trods af, at netop Vedbæk-området udbygges i disse år. Samtidig har Vedbæk station et stort opland med både Vedbæk by, Trørød og Gl. Holte. Faldet svarer til at der på årsplan er 175.000 påstigninger, der formodentlig konverteres til biltransport.

Rudersdal Kommune finder det derfor uheldigt, at afgangene øges fra i dag 20 minutters drift til 30 minutters drift uden for myldretiderne.

DSB planlægger samtidig reducere antallet af tog i 2022 fra 9 til 8 tog i myldretiden, samt fra 3 til 2 tog i aftendriften. I dagtimerne reduceres ikke i antal tog.


Af trafikplanen fremgår også, at punktligheden på Kystbanen i 2016 i myldretiden var 70 – 75 %, hvor kontraktkravet fra DSB til banens operatør er 82,7%. Som det tidligere er fremført, finder Rudersdal Komme dette stærkt utilfredsstillende.

Rudersdal Kommune anbefaler derfor, at særligt antallet af tog i myldretiderne ikke reduceres, men at kapaciteten i stedet anvendes til at opnå en større punktlighed til gavn for de mange borger, der dagligt anvender Kystbanen.

Samlet anbefaler Rudersdal Kommune, at Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032 justeres, så der fastholdes 20 min. drift for Kystbanen udenfor myldretiderne, samt at der i planen indtænkes foranstaltninger til en større punktlighed for Kystbanen.

Endelig skal vi meget stærkt anbefale, at den direkte togforbindelse til lufthavnen fortsætter uanset, at forbindelsen over Øresund ophører. Evt. kan der findes en delvis løsning, hvor nogle tog kører videre til lufthavnen. Det bemærkes i den sammenhæng, at stationen i lufthavnen netop har et rangerområde.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jens Ive', written in a cursive style.

Jens Ive  
*Borgmester*



Att.:  
Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
www.tbst.dk

## Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, høringsudgave 24. november 2017

Skanderborg Byråd vil indledningsvis markere, at Byrådet ikke ønsker nogen af de tre forslag til linjeføring på strækningen Hovedgaard-Hasselager.

En ny bane Hovedgaard-Hasselager vil med stor sandsynlighed betyde, at mange borgere fra Skanderborg Kommune, Midt- og Østjylland – på flere vigtige strækninger – vil vælge toget fra som transportform. Mange af disse borgere vil nemlig få forlænget reisetid, hvis de ikke som nu kan omstige til intercity- og lyntog på Skanderborg Station.

### Stilling station

I Trafikplan 2017-2032 beskrives på side 51, at der ikke er grundlag for at etablere en ny station i Stilling på baggrund af de foreløbige analyseresultater foretaget af DTU vedr. effekterne af stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland. Dette beror på, at DTU vurderer, at genåbningen af Stilling station vil forøge rejsetiden på strækningen og dermed mindske det samlede passagerantal.

Skanderborg Kommune mener ikke, at den negative effekt for andre rejsende er sandsynlig. Det skal samtidig understreges, at Skanderborg Kommune anbefaler anlæg af et trinbræt i Stilling ved Lynghøjvej, og ikke anlæg af en station.

Togselskabet Arriva har til Skanderborg Kommune tilkendegivet, at det er realistisk at etablere en halvtimes drift på afgang til og fra Stilling på den eksisterende togstrækning mellem Aarhus og Skjern. Arriva har således udarbejdet et konkret forslag til en køreplan til og fra Stilling i perioden 2016-2017, som er vedlagt høringssvaret. Køreplanen viser, at den samlede reisetid på strækningen kun forøges minimalt.

Stilling er en bydel i Skanderborg i hastig vækst – både hvad angår bosætning, byudvikling og virksomheder. Således forventes indbyggertallet i Stilling at stige fra de nuværende 4000 indbyggere til godt 4700 i 2027 grundet byudvikling og områdets nærhed til Aarhus, indkøbsmuligheder og skole. Stilling er ligeledes en attraktiv lokation for virksomheder, og der vil forventeligt være ca. 4600 arbejdspladser i Stilling i 2027 mod områdets ca. 3300 arbejdspladser i 2013 (jf. vedlagte analyse af fremtidens banebetjening i Skanderborg Kommune udarbejdet af COWI).

Dato

Januar 2018

Sagsnr.: 01.00.05-P15-97594-10

Reference

Borgmester Jørgen Gaarde

4587947001/40226140

joergen.gaarde@skanderborg.dk

Direktion  
Borgmester  
Skanderborg Fælled 1  
8660 Skanderborg

www.skanderborg.dk

For at sikre den forventede positive udvikling i bosætning og beskæftigelse i Stilling, er der behov for at skabe en effektiv mobilitet for borgerne i bydelen og for de mange medarbejdere, der pendler til og fra virksomhederne i Stilling hver dag. Derfor er det både nødvendigt og rettidigt omhu at etablere et trinbræt i Stilling.

Anlæg af et trinbræt i Stilling vil styrke områdets bosætningspotentialer og bidrage til at fastholde og tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Ikke bare til gavn for Stilling, men også for den fortsatte vækst og udvikling i Østjylland samlet set.

Skanderborg Kommune arbejder desuden strategisk og med stor fokus på øget mobilitet, og at byfortætte nær knudepunkter for at forbedre grundlaget for den offentlige transport. Det indebærer blandt andet byfortætning ved Stilling midtby, som er indskrevet i Skanderborg Kommuneplan'16. Skanderborg Kommune arbejder desuden for en helhedsplan for Stilling midtby, som udover at sikre byfortætningspotentialerne, sikrer grundlag for forbedring af omstigningsfaciliteterne, herunder bedre adgangs- og parkeringsforhold for cyklende.

Skanderborg Byråd finder det derfor vigtigt, at også de statslige trafikplaner understøtter, at flest mulige pendlere har let adgang til stoppesteder og stationer nær eksisterende og fremtidige knudepunkter som Stilling med henblik på understøttelse af fortsat vækst og udvikling.

Desuden har BaneDanmark over for Skanderborg Kommune tilkendegivet, at de arbejder aktivt på projektering af Stilling station.

### **Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg**

Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en forundersøgelse af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg, jf. side 53-54 i Trafikplan 2017-2032. Der er undersøgt en dobbeltsporet variant og en enkeltsporet variant.

Den dobbeltsporede giver en rejsetid Aarhus-Silkeborg på 23 minutter, og der bliver kapacitet til nye stationer i Galten, samt i Låsby og Framlev og Aarhus-forstæderne Brabrand og Åbyhøj, og vil også have stop i Svejbæk. Den enkeltsporede giver en rejsetid Aarhus-Silkeborg på 26 minutter og har kapacitet til en station i Galten.

En dobbeltsporet bane koster 3,1 mia. kr. (2016-priser) og har en intern rente på 2%, den vil give ca. 7.000 nye daglige togrejsende. En enkeltsporet bane koster 2,0 mia. kr. (2016-priser) og har en intern rente på 3,5%, den vil give næsten 5.000 nye daglige togrejsende.

Skanderborg Kommune støtter op om, at der arbejdes på en dobbeltsporet bane på strækningen Aarhus-Galten-Silkeborg, som både giver den korteste rejsetid og flest nye daglige togrejsende. En dobbeltsporet bane vil desuden give en effektiv og fremtidssikret togdrift på strækningen på lang sigt.

En dobbeltsporet bane vil desuden understøtte den forventede befolkningstilvækst i Låsby, der ligger på den ny banestrækning. Skanderborg Byråd har udpeget Låsby i Kommuneplan'16. Udpegningen sker, fordi byen har oplevet en stigende befolkningstilvækst gennem de seneste par år. I 2017 har Skanderborg Kommune gennemført et kommuneplantillæg vedr. Låsby vækstmuligheder. Trafik- og Byggestyrelsens forundersøgelse forholder sig ikke til resultatet af dette kommuneplantillæg, der først forventes vedtaget i foråret 2018.

Af kommuneplantillægget fremgår, at muligheden for ny byvækst inden for eksisterende kommuneplanrammer i Låsby er stort set opbrugt. Derfor er der i kommuneplantillægget udpeget større perspektivarealer til byvækst i tilknytning til byen. Inden for disse områder vurderes der mulighed for ca. 680 boliger. Herudover vurderes der mulighed for 120 boliger opført som byfortætning i den centrale del af Låsby.

Det er Skanderborg Kommunes forventning, at disse arealer vil blive inddraget til byvækst over de kommende år.

Kommuneplantillægget åbner i øvrigt mulighed for, at detailhandelsområdet i Låsby flyttes i retning mod en mulig ny placering af station på banestrækningen Aarhus-Silkeborg syd for Låsby.

Skanderborg Kommune finder derfor, at kommunens planlægning for Låsby understøtter placeringen af en station i Låsby og vil anbefale, at mulighederne for en station ikke forhindres ved beslutning om en enkeltsporet løsning. I løbet af de kommende 10-12 år vil udviklingen i Låsby forventeligt vise behov og grundlag for en sådan station.

Skanderborg Kommune støtter således op om, at der arbejdes på en dobbeltsporet bane på strækningen Aarhus-Galten-Silkeborg.

Det forudsættes, at den nuværende bane Aarhus-Skanderborg-Ry-Silkeborg opretholdes med uændret antal stationer og som minimum samme antal afgangene som i dag.

#### **Vedlagte bilag**

- COWI Analyse af fremtidens banebetjening i Skanderborg Kommune.
- Arrivas forslag A - Køreplan Aarhus - Herning - Skjern mandag – fredag
- Arrivas forslag B Køreplan Aarhus - Herning - Skjern lørdag
- Arrivas forslag C - Køreplan Aarhus - Herning - Skjern søndag

Med venlig hilsen

  
Jørgen Gaarde  
Borgmester i Skanderborg Kommune

MANDAG - FREDAG

Prøvemodel med Stilling st.

AARHUS-SILKEBORG-HERNING-SKJERN  
GYLDIG 11.12.2016 TIL 09.12.2017

TOGNUMMER	5305	5307	5311	5313	5317	5319	5321	5325	5327	5331	5333	5337	5339	5343	5345	5349	5351	5355	5357	5361	5363	5367	5369	5373	5375	5379	5667	5673	5677	5683	5689	5691
Aarhus H	4:58	5:30	6:00	6:35	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:28
X Viby Jylland	5:02	5:34	6:04	6:39	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:32
Hørning	5:10	5:42	6:12	6:47	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:40
Stilling	5:14	5:46	6:16	6:51	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:44
Skanderborg ank.	5:18	5:50	6:19	6:55	7:19	7:50	8:19	8:50	9:19	9:50	10:19	10:50	11:19	11:50	12:19	12:50	13:19	13:50	14:19	14:50	15:19	15:50	16:19	16:50	17:19	17:50	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:48
Ank. fra Fredericia			5:59	6:45	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:45
Skanderborg	5:20	5:51	6:20	6:59	7:20	7:51	8:20	8:51	9:20	9:51	10:20	10:51	11:20	11:51	12:20	12:51	13:20	13:51	14:20	14:51	15:20	15:51	16:20	16:51	17:20	17:51	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:51
X Alken	5:25		6:25		7:24		8:24		9:24		10:24		11:24		12:24		13:24		14:24		15:24		16:24		17:24		18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:55
Ry	5:31	6:00	6:31	7:08	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	0:01
Laven	5:36		6:37		7:37		8:37		9:37		10:37		11:37		12:37		13:37		14:37		15:37		16:37		17:37		18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	0:06
Svejbæk	5:40		6:42		7:42		8:42		9:42		10:42		11:42		12:42		13:42		14:42		15:42		16:42		17:42		18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	0:12
Silkeborg ank.	5:46	6:11	6:47	7:19	7:47	8:11	8:47	9:11	9:47	10:11	10:47	11:11	11:47	12:11	12:47	13:11	13:47	14:11	14:47	15:11	15:47	16:11	16:47	17:11	17:47	18:11	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	0:17
Silkeborg	5:49	6:16	6:48	7:22	7:49	8:13	8:49	9:12	9:49	10:12	10:49	11:12	11:49	12:12	12:49	13:12	13:49	14:12	14:49	15:12	15:49	16:12	16:49	17:12	17:51	18:17	19:09	20:09	21:09	22:09	23:05	0:18
Engesvang	6:01		7:00		8:01		9:01		10:01		11:01		12:01		13:01		14:01		15:01		16:01		17:01		18:06		19:21	20:21	21:21	22:21	23:17	0:30
Bording	6:09		7:05		8:11		9:09		10:09		11:09		12:09		13:09		14:09		15:09		16:09		17:09		18:12		19:29	20:29	21:29	22:29	23:22	0:35
Ikast	6:18	6:36	7:18	7:42	8:19	8:37	9:19	9:36	10:19	10:36	11:19	11:36	12:19	12:36	13:19	13:36	14:19	14:36	15:19	15:36	16:19	16:36	17:19	17:36	18:22	18:38	19:36	20:36	21:36	22:36	23:29	0:42
Hammerum	6:23		7:23		8:24		9:24		10:24		11:24		12:24		13:24		14:24		15:24		16:24		17:24		18:27		19:41	20:41	21:41	22:41	23:34	0:47
X Birk Centerpark	6:26		7:26		8:27		9:27		10:27		11:27		12:27		13:27		14:27		15:27		16:27		17:27		18:30		19:44	20:44	21:44	22:44	23:37	0:50
Herrning ank.	6:30	* 06:46	7:30	* 07:54	8:31	8:47	* 09:31	9:46	* 10:46	11:31	* 11:46	12:46	* 13:46	14:31	* 14:46	15:31	* 15:46	16:31	* 16:46	17:31	* 17:46	18:34	18:48	* 19:48	20:48	* 21:48	22:48	* 22:48	23:41	0:54		
Afg. mod Vejle		7:02		8:02		9:02		10:02		11:02		12:02		13:02		14:02		15:02		16:02		17:02		18:02		19:02	20:02	21:02	22:02		0:02	
Afg. mod Holstebro		7:00		8:00		9:00		10:00		11:00		12:00		13:00		14:00		15:00		16:00		17:00		18:00		19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00	
Ank. fra Holstebro	5:00	6:00		7:00		8:00		9:00		10:00		11:00		12:00		13:00		14:00		15:00		16:00		17:00		18:00	20:00		22:00			
Ank. fra Vejle		5:58		6:58		7:58		8:58		9:58		10:58		11:58		12:58		13:58		14:58		15:58		16:58		17:58	19:58		21:58		22:58	
	5301	5303		5309		5315		5323		5335		5341		5347		5353		5359		5365		5371		5377		5669		5679		5687		
Herrning	5:22	6:07		7:05		8:22		9:38		11:08		12:08		13:08		14:08		15:08		16:08		17:08		18:08		19:08	20:06		22:06		23:25	
X Herrning Messecenter	5:25	6:10		7:08		8:25		9:41		11:11		12:11		13:11		14:11		15:11		16:11		17:11		18:11		19:11	20:09		22:09		23:28	
X Studsgård	5:29	6:14		7:12		8:29		9:45		11:15		12:15		13:15		14:15		15:15		16:15		17:15		18:15		19:15	20:13		22:13		23:32	
Kibæk	5:36	6:23		7:21		8:36		9:52		11:21		12:21		13:21		14:21		15:21		16:21		17:21		18:21		19:19	20:19		22:19		23:38	
X Troldhede	5:43	6:30		7:28		8:43		9:59		11:28		12:28		13:28		14:28		15:28		16:28		17:28		18:28		19:26	20:26		22:26		23:45	
Borris	5:49	6:36		7:34		8:49		10:05		11:35		12:35		13:35		14:35		15:35		16:35		17:35		18:35		19:33	20:33		22:33		23:52	
Skjern ank.	5:57	6:44		7:42		8:57		10:13		11:43		12:43		13:43		14:43		15:43		16:43		17:43		18:43		19:41	20:41		22:41		0:00	
Afg. mod Esbjerg	6:04	6:59		8:14		9:50		10:50		11:50		12:50		13:50		14:50		15:50		16:50		17:50		18:53		19:53	20:53		22:53			
Afg. mod Struer	6:22	7:16		8:14		9:47		10:47		11:47		12:47		13:47		14:47		15:47		16:47		17:47		18:50		19:53	20:53		22:53			

X: Toget standser kun når der trykkes stop i toget eller der står passager synligt på perronen  
\*: Togscliffe kan forekomme, tjek Rejseplanen

MANDAG - FREDAG

Prøvemodel med Stilling st.

SKJERN-HERNING-SILKEBORG-AARHUS  
GYLDIG 11.12.2016 TIL 09.12.2017

TOGNUMMER	5304	5310	5316	5322	5334	5340	5346	5352	5358	5364	5370	5376	5382	5678	5688	5696													
Ank. fra Struer		5:50		6:40		7:55		9:29		10:29		11:28		12:28		13:28													
Ank. fra Esbjerg		5:52		6:51		7:48		9:35		10:37		11:37		12:37		13:37													
Skjern	5:11		6:01		6:59		8:10		9:54		10:57		11:57		12:57		13:57		14:57		15:57		16:57		17:57	19:19		21:19	22:46
Borris	5:19		6:09		7:07		8:18		10:06		11:05		12:05		13:05		14:05		15:05		16:05		17:05		18:05	19:27		21:27	22:54
X Troldhede	5:25		6:15		7:13		8:24		10:12		11:12		12:12		13:12		14:12		15:12		16:12		17:12		18:12	19:33		21:33	23:00
Kibæk	5:36		6:22		7:20		8:35		10:19		11:22		12:22		13:22		14:22		15:22		16:22		17:22		18:22	19:40	</		

TOGNUMMER	5603	5601	5605	5609	5613	5615	5621	5617	5625	5623	5631	5627	5639	5633	5643	5637	5647	5653	5657	5663	5667	5673	5677	5683	5689	5691
Aarhus H	.....	5:18	6:18	7:18	8:18	8:35	9:18	9:35	10:18	10:35	11:18	11:35	12:18	12:35	13:18	13:35	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:28
X Viby Jylland	.....	5:22	6:22	7:22	8:22	8:40	9:22	9:40	10:22	10:40	11:22	11:40	12:22	12:40	13:22	13:40	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:32
Herning	.....	5:30	6:30	7:30	8:30	8:47	9:30	9:47	10:30	10:47	11:30	11:47	12:30	12:47	13:30	13:47	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:40
<b>Stilling</b>	<b>.....</b>	<b>5:34</b>	<b>6:34</b>	<b>7:34</b>	<b>8:34</b>	<b>8:51</b>	<b>9:34</b>	<b>9:51</b>	<b>10:34</b>	<b>10:51</b>	<b>11:34</b>	<b>11:51</b>	<b>12:34</b>	<b>12:51</b>	<b>13:34</b>	<b>13:51</b>	<b>14:34</b>	<b>15:34</b>	<b>16:34</b>	<b>17:34</b>	<b>18:34</b>	<b>19:34</b>	<b>20:34</b>	<b>21:34</b>	<b>22:34</b>	<b>23:44</b>
Skanderborg ank.	.....	5:38	6:38	7:38	8:38	8:56	9:38	9:56	10:38	10:56	11:38	11:56	12:38	12:56	13:38	13:56	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:48
Ank. fra Fredericia	.....		5:59		8:00		8:30		10:30		11:30		12:30		13:30		14:30		15:30		16:30		17:30		18:30	20:30
Skanderborg	.....	5:39	6:39	7:39	8:39	.....	9:39	.....	10:39	.....	11:39	.....	12:39	.....	13:39	.....	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:51
X Alken	.....	5:43	6:43	7:43	8:43	.....	9:43	.....	10:43	.....	11:43	.....	12:43	.....	13:43	.....	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:55
Ry	.....	5:49	6:49	7:49	8:49	.....	9:49	.....	10:49	.....	11:49	.....	12:49	.....	13:49	.....	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	0:01
Laven	.....	5:54	6:54	7:54	8:54	.....	9:54	.....	10:54	.....	11:54	.....	12:54	.....	13:54	.....	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	0:06
Svejbaek	.....	5:59	6:59	7:59	8:59	.....	9:59	.....	10:59	.....	11:59	.....	12:59	.....	13:59	.....	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	0:12
Silkeborg ank.	.....	6:04	7:04	8:04	9:04	.....	10:04	.....	11:04	.....	12:04	.....	13:04	.....	14:04	.....	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	0:17
Silkeborg	.....	6:09	7:09	8:09	9:09	.....	10:09	.....	11:09	.....	12:09	.....	13:09	.....	14:09	.....	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:05	0:18
Engesvang	.....	6:21	7:21	8:21	9:21	.....	10:21	.....	11:21	.....	12:21	.....	13:21	.....	14:21	.....	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:17	0:30
Bording	.....	6:29	7:29	8:29	9:29	.....	10:29	.....	11:29	.....	12:29	.....	13:29	.....	14:29	.....	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:22	0:35
Ikast	.....	6:36	7:36	8:36	9:36	.....	10:36	.....	11:36	.....	12:36	.....	13:36	.....	14:36	.....	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	23:29	0:42
Hammerum	.....	6:41	7:41	8:41	9:41	.....	10:41	.....	11:41	.....	12:41	.....	13:41	.....	14:41	.....	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:34	0:47
X Birk Centerpark	.....	6:44	7:44	8:44	9:44	.....	10:44	.....	11:44	.....	12:44	.....	13:44	.....	14:44	.....	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	23:37	0:50
Herning ank.	.....	6:48	* 07:48	8:48	* 09:48	.....	10:48	.....	* 11:48	.....	12:48	.....	* 13:48	.....	14:48	.....	* 15:48	16:48	* 17:48	18:48	* 19:48	20:48	* 21:48	* 22:48	23:41	0:54
Afg. mod Vejle	.....	7:02	8:02	9:02	10:02	.....	11:02	.....	12:02	.....	13:02	.....	14:02	.....	15:02	.....	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:00	0:02	
Afg. mod Holstebro	.....	8:00	9:00	10:00	11:00	.....	12:00	.....	13:00	.....	14:00	.....	15:00	.....	16:00	.....	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	23:00	0:00	
Ank. fra Holstebro	.....		8:00		10:00	.....	11:00	.....	12:00	.....	13:00	.....	14:00	.....	15:00	.....	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00	
Ank. fra Vejle	.....		7:58		9:58	.....	10:58	.....	11:58	.....	12:58	.....	13:58	.....	14:58	.....	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58	23:58	
	5603		5607		5619		5629		5641		5649		5659		5669		5679		5687							
Herning	6:06	.....	8:06	.....	10:06	.....	12:06	.....	14:06	.....	16:06	.....	18:06	.....	20:06	.....	22:06	.....	24:06	.....	26:06	.....	28:06	.....	30:06	.....
X Herning Messecenter	6:09	.....	8:09	.....	10:09	.....	12:09	.....	14:09	.....	16:09	.....	18:09	.....	20:09	.....	22:09	.....	24:09	.....	26:09	.....	28:09	.....	30:09	.....
X Studsgaard	6:13	.....	8:13	.....	10:13	.....	12:13	.....	14:13	.....	16:13	.....	18:13	.....	20:13	.....	22:13	.....	24:13	.....	26:13	.....	28:13	.....	30:13	.....
Kibaek	6:20	.....	8:20	.....	10:20	.....	12:20	.....	14:20	.....	16:20	.....	18:20	.....	20:20	.....	22:20	.....	24:20	.....	26:20	.....	28:20	.....	30:20	.....
X Troldhede	6:26	.....	8:26	.....	10:26	.....	12:26	.....	14:26	.....	16:26	.....	18:26	.....	20:26	.....	22:26	.....	24:26	.....	26:26	.....	28:26	.....	30:26	.....
Borris	6:33	.....	8:33	.....	10:33	.....	12:33	.....	14:33	.....	16:33	.....	18:33	.....	20:33	.....	22:33	.....	24:33	.....	26:33	.....	28:33	.....	30:33	.....
Skjern ank.	6:41	.....	8:41	.....	10:41	.....	12:41	.....	14:41	.....	16:41	.....	18:41	.....	20:41	.....	22:41	.....	24:41	.....	26:41	.....	28:41	.....	30:41	.....
Afg. mod Esbjerg	7:19	.....	9:19	.....	11:19	.....	13:19	.....	15:19	.....	17:19	.....	19:19	.....	21:19	.....	23:19	.....	25:19	.....	27:19	.....	29:19	.....	31:19	.....
Afg. mod Struer	6:56	.....	8:56	.....	10:56	.....	12:56	.....	14:56	.....	16:56	.....	18:56	.....	20:56	.....	22:56	.....	24:56	.....	26:56	.....	28:56	.....	30:56	.....

X: Toget standser kun naer der trykkes stop i toget eller der staer passager synligt pa perronen

\*: Togsifte kan forekomme, tjek Rejseplanen

TOGNUMMER	5604	5610	5626	5638	5648	5658	5668	5678	5688	5696
Ank. fra Struer	.....	7:14	.....	9:14	.....	11:14	.....	13:14	.....	15:14
Ank. fra Esbjerg	.....	6:50	.....	8:52	.....	10:52	.....	12:52	.....	14:52
Skjern	.....	5:19	.....	7:19	.....	9:19	.....	11:19	.....	13:19
Borris	.....	5:27	.....	7:27	.....	9:27	.....	11:27	.....	13:27
X Troldhede	.....	5:34	.....	7:34	.....	9:34	.....	11:34	.....	13:34
Kibaek	.....	5:40	.....	7:40	.....	9:40	.....	11:40	.....	13:40
X Studsgaard	.....	5:47	.....	7:47	.....	9:47	.....	11:47	.....	13:47
X Herning Messecenter	.....	5:51	.....	7:51	.....	9:51	.....	11:51	.....	13:51
Herning ank.	.....	* 05:54	.....	* 07:54	.....	* 09:54	.....	* 11:54	.....	* 13:54
Afg. mod Vejle	.....	8:02	.....	10:02	.....	12:02	.....	14:02	.....	16:02
Afg. mod Holstebro	.....	8:00	.....	10:00	.....	12:00	.....	14:00	.....	16:00
Ank. fra Holstebro	.....	7:00	.....	9:00	.....	11:00	.....	13:00	.....	15:00
Ank. fra Vejle	.....	7:58	.....	9:58	.....	11:58	.....	13:58	.....	15:58
	5600	5602	5606	5608	5616	5622	5628	5632	5636	5646
Herning	.....	5:14	6:11	7:11	.....	8:11	.....	9:11	.....	10:11
X Birk Centerpark	.....	5:17	6:14	7:14	.....	8:14	.....	9:14	.....	10:14
Hammerum	.....	5:20	6:17	7:17	.....	8:17	.....	9:17	.....	10:17
Ikast	.....	5:26	6:23	7:23	.....	8:23	.....	9:23	.....	10:23
Bording	.....	5:33	6:30	7:30	.....	8:30	.....	9:30	.....	10:30
Engesvang	.....	5:38	6:35	7:35	.....	8:35	.....	9:35	.....	10:35
Silkeborg ank.	.....	5:50	6:47	7:47	.....	8:47	.....	9:47	.....	10:47
Silkeborg	.....	5:51	6:51	7:51	.....	8:51	.....	9:51	.....	10:51
Svejbaek	.....	6:00	7:00	8:00	.....	9:00	.....	10:00	.....	11:00
Laven	.....	6:05	7:05	8:05	.....	9:05	.....	10:05	.....	11:05
Ry	.....	6:10	7:10	8:10	.....	9:10	.....	10:10	.....	11:10

SØN- OG HELLIGDAGE  
SAMT 24/12 og 31/12

Prøvemodel med Stilling st.

AARHUS-SILKEBORG-HERNING-SKJERN

GYLDIG 11.12.2016 TIL 09.12.2017

TOGNUMMER	5609	5613	5621	5625	5631	5639	5643	5647	5653	5657	5663	5667	5673	5677	5683	5689	5691	
Aarhus H	.....	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18	21:18	22:18	23:28
X Viby Jylland	.....	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:32
Hørning	.....	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:40
Stilling	.....	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:44
Skanderborg ank.	.....	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:48
Ank. fra Fredericia	.....	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	23:45
Skanderborg	.....	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:51
X Alken	.....	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:55
Ry	.....	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	0:01
Laven	.....	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	0:06
Svejbæk	.....	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	0:12
Silkeborg ank.	.....	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	0:17
Silkeborg	.....	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:05	0:18
Engesvang	.....	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:17	0:30
Bording	.....	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:22	0:35
Ikast	.....	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	23:29	0:42
Hammerum	.....	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:34	0:47
X Birk Centerpark	.....	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	23:37	0:50
Herrning ank.	.....	8:48	* 09:48	10:48	* 11:48	12:48	* 13:48	14:48	* 15:48	16:48	* 17:48	18:48	* 19:48	20:48	* 21:48	* 22:48	23:41	0:54
Afg. mod Vejle	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	0:02	
Afg. mod Holstebro	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00	
Ank. fra Holstebro	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00	
Ank. fra Vejle	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58		
TOGNUMMER	5607	5619	5629	5641	5649	5659	5669	5679	5687	5697	5707	5717	5727	5737	5747	5757	5767	5777
Herrning	8:06	.....	10:06	.....	12:06	.....	14:06	.....	16:06	.....	18:06	.....	20:06	.....	22:06	23:25	.....	.....
X Herrning Messecenter	8:09	.....	10:09	.....	12:09	.....	14:09	.....	16:09	.....	18:09	.....	20:09	.....	22:09	23:28	.....	.....
X Studsgård	8:13	.....	10:13	.....	12:13	.....	14:13	.....	16:13	.....	18:13	.....	20:13	.....	22:13	23:32	.....	.....
Kibæk	8:20	.....	10:20	.....	12:20	.....	14:20	.....	16:20	.....	18:20	.....	20:20	.....	22:20	23:39	.....	.....
X Trolldhede	8:26	.....	10:26	.....	12:26	.....	14:26	.....	16:26	.....	18:26	.....	20:26	.....	22:26	23:45	.....	.....
Borris	8:33	.....	10:33	.....	12:33	.....	14:33	.....	16:33	.....	18:33	.....	20:33	.....	22:33	23:52	.....	.....
Skjern ank.	8:41	.....	10:41	.....	12:41	.....	14:41	.....	16:41	.....	18:41	.....	20:41	.....	22:41	0:00	.....	.....
Afg. mod Esbjerg	9:19	.....	11:19	.....	13:19	.....	15:19	.....	17:19	.....	19:19	.....	21:19	.....	23:19			
Afg. mod Struer	8:56	.....	10:56	.....	12:56	.....	14:56	.....	16:56	.....	18:56	.....	20:56	.....	22:56			

X: Toget standser kun når der trykkes stop i toget eller der står passager synligt på perronen  
\*: Togskifte kan forekomme, tjek Rejseplanen

SØN- OG HELLIGDAGE  
SAMT 24/12 og 31/12

Prøvemodel med Stilling st.

SKJERN-HERNING-SILKEBORG-AARHUS

GYLDIG 11.12.2016 TIL 09.12.2017

TOGNUMMER	5610	5626	5638	5648	5658	5668	5678	5688	5696
Ank. fra Struer	.....	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14
Ank. fra Esbjerg	.....	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52	22:52
Skjern	.....	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19
Borris	.....	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27
X Trolldhede	.....	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34
Kibæk	.....	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40
X Studsgård	.....	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47
X Herrning Messecenter	.....	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51
Herrning ank.	.....	* 07:54	.....	* 09:54	.....	* 11:54	.....	* 13:54	.....
Afg. mod Vejle	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02
Afg. mod Holstebro	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
Ank. fra Holstebro	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00
Ank. fra Vejle	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58
TOGNUMMER	5608	5616	5622	5632	5642	5652	5662	5672	5682
Herrning	7:11	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11
X Birk Centerpark	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14
Hammerum	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17
Ikast	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23
Bording	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30
Engesvang	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35
Silkeborg ank.	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47
Silkeborg	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51
Svejbæk	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
Laven	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05
Ry	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10
X Alken	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15
Skanderborg ank.	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20
Afg. mod Fredericia	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29
Skanderborg	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21
Stilling	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25
Herrning	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28
X Viby Jylland	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35
Aarhus H. ank.	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40

X: Toget standser kun når der trykkes stop i toget eller der står passager synligt på perronen  
\*: Togskifte kan forekomme, tjek Rejseplanen



SKANDERBORG KOMMUNE

# FREMTIDENS BANE BETJENING I SKANDERBORG KOMMUNE

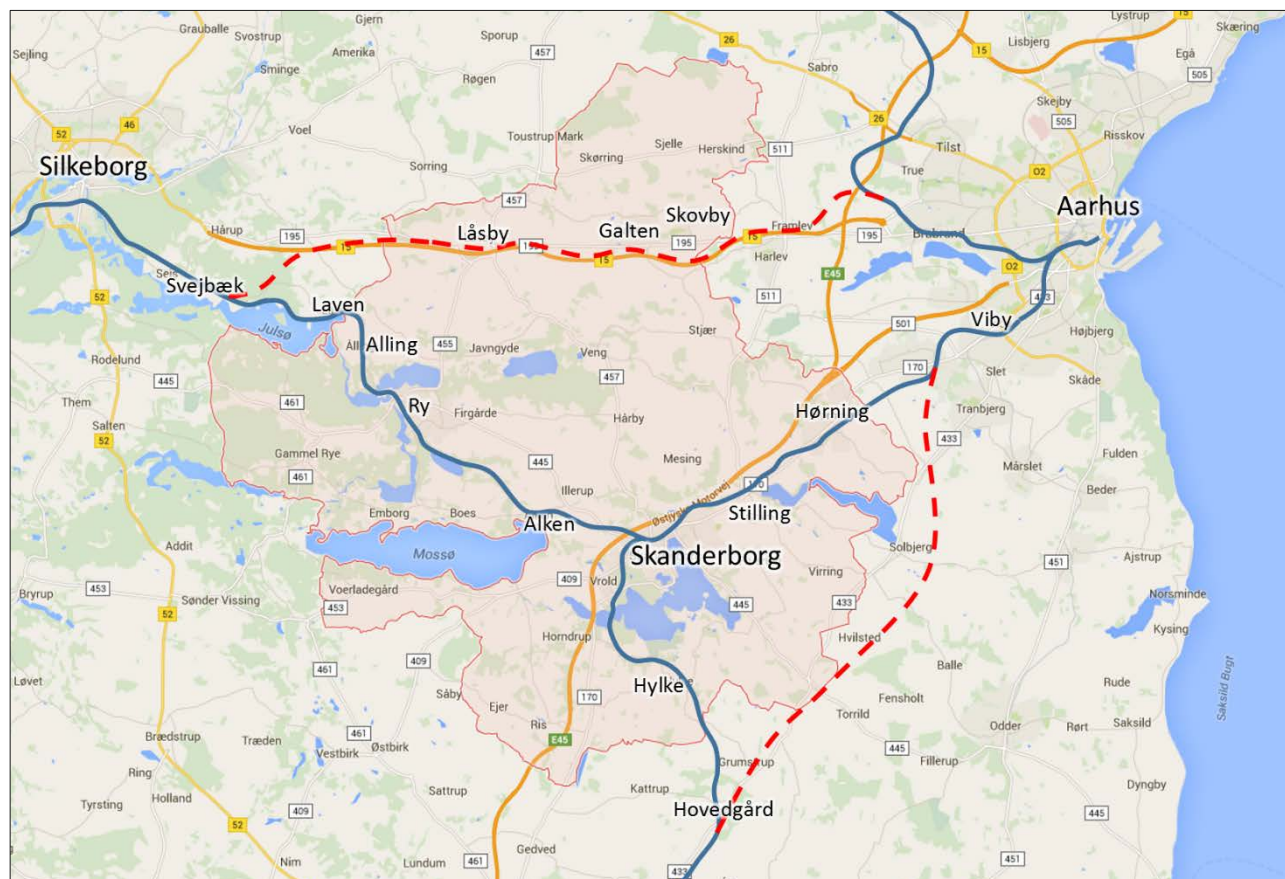
## INDHOLD

1	Baggrund og formål	2
2	Sammenfatning	4
3	Analyse af fremtidens banebetjeningen i Skanderborg Kommune	8
3.1	Byudvikling i Skanderborg Kommune	8
3.2	Forudsætninger for fremtidens togtrafik i Skanderborg Kommune	24
3.3	Forudsætninger for passagergrundlaget i fremtiden	31
3.4	Potentielle fremtidige køreplaner	39

# 1 Baggrund og formål

## Baggrund

I forbindelse med timemodellens udrulning er et af tiltagene en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager. En sådan højhastighedsbane vil passere uden om Skanderborg. Derudover er der undersøgelser i gang vedrørende muligheden for en ny og mere direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, som vil passere Galten-Skovby og Låsby (se oversigtskort på Figur 1.1). Forudsætningerne for banebetjeningen i Skanderborg Kommune vil derfor med stor sandsynlighed ændre sig betragteligt i løbet af de næste årtier.



Figur 1.1 Oversigtskort over jernbanerne i og omkring Skanderborg Kommune. Det røde område markerer kommunen, blå linjer viser eksisterende jernbaner og røde stiplede linjer viser nye jernbanelinjer på planlægningsstadiet.

## Formål

Formålet med dette notat er at belyse konsekvenserne, som infrastrukturplanerne kan have for fremtidens banebetjening i Skanderborg Kommune, og at vurdere mulighederne, som de ændrede jernbaneforhold kan åbne op for – herunder mulighederne for bevaring, genåbning af tidligere og åbning af nye stationer. Der er gennemført analyser af eksisterende stationer i Skanderborg Kommune som argumentation for fastholdelse af deres togbetjening, og af potentielle nye stationsbyer, hvor det er vurderet, at der kunne være mulighed for at åbne eller genåbne en station. Analysearbejdet er afgrænset til

- › de eksisterende stationer i Ry og Alken og en mulig ny station i Alling, som vil blive påvirket af en eventuel ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg,
- › de mulige nye stationer i Galten-Skovby og Låsby, som muliggøres af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg,

- › de mulige nye stationer i Stilling og Hylke, som en ny jernbane mellem Aarhus og Hovedgård kunne skabe mulighed for.

Skanderborg og Hørning stationer indgår ikke i undersøgelsen.

I Stilling omfatter analysen to alternativer i form af en mulig station i Stilling bymidte og en station vest for Stilling. Muligheden for genåbning af den tidligere station i Stilling har tidligere været undersøgt, men er udeladt i analysen, da den er vanskeligere tilgængelig, har begrænsede pladsforhold mv.

#### Metode

I gennem et studie af diverse jernbanemæssige planer i og omkring Skanderborg belyses konsekvenserne, som planerne kan have for fremtidens banebetjening i Skanderborg Kommune. Notatet tager udgangspunkt i planerne om timemodellen og en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten-Skovby, da projekterne kan have stor indflydelse på jernbanetrafikken i Skanderborg Kommune, som derudover også omfattes af både elektrificeringsprogrammet og signalprogrammet.

Til vurdering af mulighederne for genåbning eller åbning af de nye stationer er disse potentielle placering i første omgang fastlagt ud fra tidligere stationsplaceringer (Alling), ud fra andre rapporters planlagte placeringer (Galten-Skovby og Låsby) eller gennem simple studier af luftfotos fra byerne (Hylke). Stationsplaceringerne i Stilling er fremkommet gennem dialog med Skanderborg Kommune.

Når stationsplaceringerne er fastlagt kan passagerpotentialer for de enkelte stationer udregnes. Det er gjort ved at sammenholde indbyggertallene og arbejdspladserne i nærheden af stationerne med de samme oplysninger inklusiv passagertallene for nogle relevante nuværende referencestationer. Hertil lægges Skanderborg Kommunes forventninger til befolknings- og arbejdspladsudviklingen omkring stationerne, og dermed fås et estimat for antallet af rejsemål ved de potentielle stationer i år 2027. På den måde skabes der et overblik over hvilke stationsplaceringer, der vil kunne give det største rejsepotentiale.

Slutteligt undersøges de nuværende og planlagte køreplaner for jernbanetrafikken gennem Skanderborg Kommune for herigennem at vurdere muligheden for at udnytte jernbanenettet anderledes i fremtiden blandt andet ved åbning af stationer, hvor passagerpotentialet er størst eller ved at indføre nye togsystemer.

Således giver notatet et overblik over hvilke fremtidsudsigter, der kan være for jernbanetrafikken i Skanderborg Kommune, og der gives et bud på, hvorledes der kan reageres på fremtidsscenerierne. Dette gøres blandt andet ved, at der gives et indblik i, hvor passagerpotentialet vil være størst for nye stationer samt i hvilket omfang, at det trafikmæssigt er muligt at indføre en standsning det pågældende sted i køreplanerne.

## 2 Sammenfatning

Timemodellen og en eventuel direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vil påvirke banebetjeningen på stationerne i Skanderborg Kommune med både fordele og ulemper.

### Timemodellens betydning

Timemodellen

Timemodellen blev besluttet af et flertal i folketinget under den tidligere regering og de første faser med realiseringen er påbegyndt. I den nye regerings regeringsgrundlag indgår et serviceeftersyn, som kan føre til ændringer af timemodellen, som den er beskrevet på nuværende tidspunkt.

I sin nuværende form vil timemodellen indebære anlæg af flere nye jernbanestrækninger, herunder en ny jernbane mellem Hasselager og Hovedgård. Den nye jernbane vil betyde, at de nye superlyntog kommer til at køre uden om Skanderborg station. Superlyntogene vil erstatte de nuværende lyntog. Skanderborg station vil derfor miste sin direkte lyntogsforbindelse mod København og Aarhus/Aalborg. Passagerer fra Skanderborg station vil kunne skifte til superlyn i Aarhus og Horsens. Rejsetiderne vil inklusive skiftetider blive afkortet væsentligt i forhold til i dag. Timemodellen vil således reducere rejsetiden fra Skanderborg til København, Odense og Aalborg med henholdsvis 56, 42 og 22 minutter. Rejsetiden til Aarhus, Horsens, Vejle og andre nærliggende stationer vil være uændrede eller meget lidt kortere.

I Trafikstyrelsens beskrivelse af timemodellen vil Skanderborg station få standsning med regionaltoget mellem Aarhus og Esbjerg. Samlet vil Skanderborg station fortsat blive betjent med to tog i timen på den østjyske længdebanen. Den direkte lyntogsforbindelse forsvinder, men passagererne vil opleve markante rejsetidsforbedringer over de længere afstande. Timemodellen påvirker ikke betjeningen mellem Aarhus og Silkeborg via Skanderborg station.

### Betydningen af en ny bane Aarhus-Silkeborg-bane

Ny bane Aarhus - Silkeborg

Trafikstyrelsen har gennemført en screening af en ny og direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten-Skovby, og der er igangsat en forundersøgelse. En ny bane mellem Aarhus og Silkeborg vil reducere rejsetiden fra 43 minutter til 22-24 minutter. Forundersøgelsen omfatter en enkeltsporsløsning, en dobbeltsporsløsning og en variant af dobbeltsporsløsningen, hvor togbetjeningen på den eksisterende jernbane mellem Silkeborg og Skanderborg nedlægges og erstattes af busdrift.

En ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vil uanset løsningsalternativet flytte passagerer fra den nuværende jernbane og reducere betjeningsgrundlaget af stationerne i Laven, Ry og Alken samt reducere Skanderborg stations funktion som knudepunktsstation. I projektet, der forundersøges i øjeblikket, indgår nye stationer i Galten-Skovby og Låsby. Samlet vil en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg indebære både fordele og ulemper for togbetjeningen i Skanderborg Kommune. Galten-Skovby og Låsby vil få en attraktiv togforbindelse, der bl.a. giver hurtig forbindelse til det centrale Aarhus, mens grundlaget for stationerne i Ry og Alken vil reduceres. I en af løsningsalternativerne nedlægges togdriften helt. Hvorvidt det vil være muligt at opretholde betjeningen af strækningen med det reducerede grundlag er ikke vurderet.

## Betydningen af timemodellen og en ny Aarhus-Silkeborg-bane

Ses timemodellen og en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg i sammenhæng, kan et resultat blive, at Skanderborg station ud over at miste sin direkte lyntogsforbindelse også vil miste sin knudepunktsfunktion på strækningen mellem Aarhus og Silkeborg. Til gengæld vil passagererne fra Skanderborg få kortere rejsetider over de længere ture, og antallet af afgangene fra Skanderborg station vil være de samme som i dag.

## Mulighed for kvartersdrift i Østjylland

I Trafikstyrelsens beskrivelse af timemodellen indgår en mulighed for kvartersdrift i Østjylland. For at opnå fire stop i timen indebærer løsningen, at der indsættes et ekstra tog mellem Aarhus og Kolding. Det er forudsat, at det nye tog skal benytte den nye jernbane mellem Hasselager og Hovedgård, og det vil således ikke stoppe i Skanderborg.

## Nye muligheder

En ny jernbane mellem Hasselager og Hovedgård og en eventuel ny og direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vil frigive kapacitet på de eksisterende jernbaner, som vil kunne udnyttes anderledes og mere intensivt end i dag. Således åbner den forbedrede kapacitet op for muligheden, for at åbne eller genåbne flere stationer på strækningerne i Skanderborg Kommune samt tilføjelsen af nye togsystemer.

## Muligheder for åbning eller genåbning af stationer

Der er gennemført analyser af grundlaget for at åbne eller genåbne stationer i Stilling, Alling og Hylke, bevarelse af stationer i Ry og Alken samt nye stationer i Galten-Skovby og Låsby.

### Stilling

Ud fra vurderingerne af passagerpotentialet er der de bedste forudsætninger for at åbne en station i Stilling. En station i Stilling vil få omkring 370-400 daglige påstignere afhængig af om stationen placeres i den eksisterende bymidte eller vest for byen. Derved vil en station i Stilling uanset placering blive den tredje mest benyttede station i Skanderborg Kommune efter Skanderborg og Ry station.

Antallet af passagerer afhænger af, hvor mange der bor tæt på en station, og hvor mange arbejdspladser, der er i nærlandet. Beregningerne af passagergrundlaget viser, at der vil være i størrelsesordenen 400 daglige påstignere ved en station i bymidten og 370 ved en station vest for Stilling. Forskellen skyldes, at der er flere boliger og arbejdspladser tæt på en station i bymidten end vest for byen. Der er regnet på passagergrundlaget i 2027, hvor udbygningen på Anebjerg og det nye administrationscenter er regnet med. Udviklingen i det nye administrationscenter og på Anebjerg styrker grundlaget for en station vest for byen, men effekten begrænses af, at byudviklingen hovedsageligt sker 1 km eller mere fra den nye stationsplacering. En ny station vest for Stilling vil blive placeret på bar mark, og det giver mulighed for at anlægge et større antal pendlerparkeringspladser, men det ville styrke stationen, hvis der også blev tænkt byudvikling ind i nærområdet omkring stationen. Eksempelvis vil i størrelsesordenen af 150 ekstra boliger inden for 1 km af stationen betyde, at grundlaget vil være lige så stort for stationen vest for Stilling som for en station i bymidten.

Ses der på antallet af rejsende, der i dag sidder i togene og passerer Stilling, og som ved en stationsåbning i Stilling vil få forøget rejsetid, vil det stadig kunne svare sig, at lave en standsning i Stilling. Det gælder især, hvis der anlægges en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus, hvor det forventes at omtrent to tredjedele af de rejsende mellem Silkeborg og Skanderborg vil blive flyttet til den nye jernbane. I så fald vil der være betragteligt færre, der vil opleve et tidstab ved, at lokaltogene på den eksisterende bane også standser i Stilling. Således vil det være omkring 1.600-1.800 rejsende, der dagligt vil opleve et rejsetidstab på 2 minutter i hver retning, hvis der åbnes en ny station i Stilling, der vil blive betjent med to standsninger i timen i hver retning. Antallet af påvirkede rejsende vil dog være markant lavere, hvis der samtidig også anlægges en ny bane mellem Silkeborg og Aarhus, der vil flytte mange af disse.

#### Hylke og Alling

Grundlaget for åbning af stationer i Hylke og Alling er også undersøgt. Analyserne viser, at det vil være begrænset, hvorvidt det kan svare sig, at åbne Hylke og Alling station, da passagerpotentialet ligger forholdsvis lavt. Således kan det forventes, at der vil være henholdsvis 60 og 30 påstigere om dagen i Hylke og Alling, hvilket vil være færre rejsende end tilfældet er i dag ved Alken og Laven, der ellers er kommunens og strækningens mindst benyttede jernbanestationer.

Rent kapacitetsmæssigt er det ellers muligt, at indføre en standsning i Alling, da lokaltogene stadig vil kunne krydse hinanden på krydsningsstationerne på den enkeltsporede bane mellem Silkeborg og Skanderborg, samt på den dobbeltsporede bane mellem Skanderborg og Aarhus. Opføres et nyt lokaltogssystem mellem Aarhus og Horsens via Skanderborg, som den reducerede betjening som følge af en mulig ny bane mellem Silkeborg og Aarhus åbner op for, vil det også være muligt, at lave en standsning i Hylke med dette togsystem.

#### Ry og Alken

Med Skanderborg Kommunes forventninger til en positiv udvikling i antal indbyggere og arbejdspladser ved Ry og Alken indtil 2027 vil grundlaget for antallet af rejsende fra disse stationerne ikke blive forringet i fremtiden. Således kan det forventes at tilflytningen til Ry vil gøre, at Ry station vil have omkring 630 påstigere på en hverdag i år 2027, hvilket er en forbedring i forhold til dagens niveau på omtrent 580 påstigere på en hverdag. Ved Alken er der også en lille fremgang at spore. Påstigerantallet bygger på en antagelse om, at betjeningen vil være den samme på stationerne i fremtiden, som tilfældet er i dag.

#### Galten-Skovby og Låsby

Med en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus vil det være relevant, at argumentere for standsninger i både Låsby og Galten-Skovby. Stationernes passagerpotentiale vil kunne øges betydeligt, hvis stationslokaliteterne, som indgår i Trafikstyrelsens screening, flyttes fra Herning Motorvejen og tættere på byernes rejsemål. Umiddelbart vurderes det muligt ved Galten-Skovby men vanskeligere ved Låsby, hvor en mere centralt placeret station umiddelbart vil føre store ekspropriationer med sig.

### Indpasning af ny station i Stilling i køreplanerne

Mulighederne for at indpasse en ny station i Stilling i køreplanerne er undersøgt.

Det vil være muligt, at implementere Stilling i den nuværende køreplan med to standsninger i timen ligesom tilfældet er i Silkeborg, Ry, Skanderborg og Hørning i dag. Togene vil blot skulle afgå lidt tidligere fra henholdsvis Silkeborg og Aarhus,

og så vil krydsningerne stadig foregå i Laven og Ry og på den dobbeltsporede strækning mellem Skanderborg og Aarhus. Der vil endda også være kapacitet til, at toget kan standse i Alling, hvorved krydsningerne blot forskubber sig lidt.

Der er herudover udarbejdet et køreplanforslag for et fremtidsscenario, hvor time-modellen er implementeret og toget i brug. Her vil det stadig være muligt, at etablere en station i Stilling med to standsninger i timen i hver retning og at opnå relativt gode skifteforbindelser med superlyntogene i Aarhus (skiftetider på henholdsvis 5 og 10 minutter for afgang og på 7 og 12 minutter for ankomster).

Hvis der ved en eventuel ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vælges en model, hvor der kun bliver ét tog i timen mellem Skanderborg og Silkeborg, så vil det være muligt at udnytte den frigivne kapacitet til et nyt lokaltog mellem Aarhus og Horsens via Skanderborg. Dette lokaltogssystem vil kunne respondere godt med superlyntogene i Horsens, og Stilling vil fortsat have mulighed for to tog i timen i hver retning. Således vil Stilling både kunne få en standsning i timen i hver retning for togsystemet der kører mellem Aarhus – Silkeborg via Skanderborg samt en standsning i timen i hver retning for et nyt togsystem, der kører mellem Aarhus og Horsens via Skanderborg.

Det vil også være muligt at etablere en tilsvarende betjening, hvis der køres med 2 tog i timen mellem Skanderborg og Silkeborg. I den situation kan det blive aktuelt, at lokaltogene Århus-Skanderborg-Silkeborg og Århus-Skanderborg-Horsens følges sammenkoblet mellem Århus og Skanderborg og deles i Skanderborg i tog mod Silkeborg og tog mod Horsens. Lokaltogene i de to retninger vil krydse i Skanderborg, hvorved der bliver forbindelse med kort overgangstid for rejsende mellem Silkeborg og Horsens. I dette scenarie vil Stilling også få mulighed for to tog i timen i hver retning, svarende til standsningerne for de to togsystemer; Aarhus-Skanderborg-Silkeborg samt Aarhus-Skanderborg-Silkeborg/Horsens.

## Byudvikling og grundlag for stationer

Skanderborg Kommune er en kommune i udvikling og flere indbyggere og arbejdspladser øger grundlaget for banebetjeningen. Jo tættere på stationen de nye boliger og arbejdspladser ligger, jo flere passagerer vil der komme i togene.

Analyserne viser, at den planlagte byudvikling i Stilling, Ry, Galten-Skovby og i nogen grad Låsby vil styrke grundlaget for stationerne, men analyserne viser også, at byudviklingen i overvejende grad vil ske mere end 1 km fra stationerne. Hvis en større del af byudviklingen kunne ske tættere på, vil grundlaget for stationerne også vokse yderligere. En ny station vest for Stilling vil blive anlagt på bar mark. Grundlaget for en station kunne styrkes, hvis stationen blev tænkt ind i byudviklingen. Arealer tæt på en station har erfaringsmæssig høj attraktivitet og kunne være med til at skabe nye udviklingsmuligheder.

### 3 Analyse af fremtidens banebetjeningen i Skanderborg Kommune

I dette afsnit analyseres fremtidens banebetjening i Skanderborg Kommune. I første omgang beskrives forudsætningerne for fremtidens togtrafik på baggrund af eksisterende planer på jernbaneområdet i og omkring Skanderborg Kommune.

Dernæst analyseres forventningerne til fremtidens befolkningsudvikling i kommunen samt udviklingen i antallet af arbejdspladser. Sammen med en estimering af antallet af rejsende i den kollektive trafik vil det skabe et grundlag for estimering af potentielle fremtidige passagertal ved åbning af nye stationer på jernbanelinjerne i Skanderborg Kommune.

Efterfølgende vurderes det, hvordan ekstra standsninger vil få indflydelse på jernbanekapaciteten på strækningerne, og der opstilles en række mulige køreplansscenarier, der så vidt muligt hægter jernbanebetjeningen af Skanderborg Kommune op på timemodeltogenes standsninger i Aarhus og Horsens.

Slutteligt gives en række anbefalinger til den fremtidige banebetjeningen i Skanderborg Kommune, og det vurderes, hvorvidt åbningen af nye stationer i kommunen vil kunne lade sig gøre og svare sig.

#### 3.1 Byudvikling i Skanderborg Kommune

Byudviklingen vil påvirke grundlaget for fremtidens banebetjening i Skanderborg Kommune. Flere indbyggere og arbejdspladser vil skabe flere passagerer i togene. Jo tættere på stationerne de ligger, jo flere vil vælge togtransport.

Den planlagte byudvikling fremgår af Kommuneplan 2013, der beskriver mål og rammer for byudviklingen, og af Skanderborg kommunes befolkningsprognose, der bygger på et detaljeret boligbyggeprogram. Analysen ser 12 år frem til 2027 svarende til en planperiode.

Skanderborg Kommune har i mange år haft vækst i befolkning og arbejdspladser. Indbyggertallet er vokset med ca. 3.500 personer fra 55.300 i 2006 til 58.782 i 2014. Antallet af arbejdspladser er steget med 945 jobs fra 24.213 i 2009 til 25.158 i 2012.

Indbyggertallet i Skanderborg Kommune forventes at fortsætte med at vokse og nå op på ca. 62.000 i 2027.

Det forventede boligbyggeri omkring stationerne er fastlagt på baggrund af kommuneplanen og befolkningsprognosen. Hvor byudviklingen vil komme til at ske, er vurderet ud fra den planlagte og forventede rækkefølge for byudviklingen.

Erhvervsområderne ved Skanderborg og Stilling forventes fortsat at være attraktive lokaliseringsteder for erhvervslivet. Det er forudsat, at udviklingen i erhvervsområderne vil fortsætte som hidtil med omtrent samme salgsaktivitet af ledigt erhvervsjord. Herudover er der forudsat 700 arbejdspladser i det nye administrationscenter på Fælledens ved Højvangen.



### 3.1.1 Boliger og arbejdspladser i stationsoplandet

Skemaet viser de forudsatte byudviklingsmuligheder omkring de undersøgte stationer. Det er vigtigt at være opmærksom på, at tallene i skemaet er aggregerede tal. Øverste række for hver station viser eksempelvis antal indbyggere, arbejdspladser, nye boliger mv. inden for 0-600 m fra stationen. Næste række viser antallet inden for 0-1.000 m fra stationen. I de større byer er der anvendt et opland på op til 2.000 m, som dækker de sammenhængende byområder. I Stilling er oplandet mod Skanderborg station afgrænset, så der ikke opstår overlappende oplande mellem de to nærliggende stationer. I Ry omfatter 2.000 m-zonen hele byen selv om de yderste dele af byen ligger lidt længere fra stationen end 2.000 m. I de mindre byer er der anvendt et opland på 1 km, da det er tilstrækkeligt til at dække de sammenhængende byområder.

By	Afstandszone	Eksisterende boliger og arbejdspladser			Forudsat boligbyggeri og forbrug af erhvervsareal 2015-2027			Forventet indbyggertal og arbejdspladser i 2027		
		Indb. 2011	Indb. 2015	Arb-pl 2013	Nye boliger Parcel 2027	Række 2027	Etage 2027	Erhvervsareal Hektar 2027	Indbyggere Antal 2027	Arbejdspladser Antal 2027
Stilling bymidte	0-600 m	1.435	1.365	506	0	30	30	0	1.446	506
	0-1.000 m	2.698	2.650	1.732	0	30	30	0	2.695	1.732
	0-2.000 m	3.889	3.939	3.321	160	105	90	60	4.707	4.621
Stilling vest	0-600 m	125	129	10	10	20	30	0	252	10
	0-1.000 m	1.158	1.185	418	70	65	40	0	1.581	1.118
	0-2.000 m	7.760	7.724	4.697	345	205	190	60	9.345	5.997
Hylke	0-600 m	339	360	28	13	0	0	0	389	28
	0-1.000 m	416	453	59	22	0	0	0	507	59
Galten-Skovby	0-600 m	304	312	88	0	0	0	2,5	303	113
	0-1.000 m	1.655	1.679	531	0	0	0	5	1.632	581
	0-2.000 m	6.246	6.324	2.405	185	90	30	10	6.966	2.505
Låsby	0-600 m	123	134	31	0	0	0	0	130	31
	0-1.000 m	702	727	551	17	0	0	0	758	551
	0-2.000 m	2.137	2.194	742	77	50	0	2	2.481	762
Ry	0-600 m	1.500	1.537	973	0	0	50	0	1.578	973
	0-1.000 m	3.303	3.378	1.064	0	20	0	0	3.329	1.064
	0-2.000 m	5.610	5.936	2.182	300	200	100	2	7.307	2.242
Alken	0-600 m	261	249	20	10	0	0	0	272	20
	0-1.000 m	291	275	21	10	0	0	0	298	21
Alling	0-600 m	145	143	31	5	0	0	0	154	31
	0-1.000 m	167	158	34	5	0	0	0	169	34

Afstandszoneerne er fastsat ud fra viden om togets markedsandel i de anvendte zoner. I Stilling er oplandet over 1 km afgrænset i sammenhæng med oplandet omkring Skanderborg station. Der er fastlagt et opland, hvor grænsen mellem stationerne i Stilling og Skanderborg station er fastlagt ud fra nærhed og tilgængelighed. Oplandsgrænsen mellem en station i Stilling bymidte og Skanderborg station er fastlagt i det grønne område mellem Stilling og Højvangen. Ved en ny station vest for Stilling er oplandsgrænsen fastlagt langs Højvangen (vejen). I Ry følger den yderste oplandsgrænse byens grænse, da det yderste af Ry ligger få 100 m uden for 2.000 m-afstanden fra stationen. De historiske indbyggertal er vist for 2011 og 2015. Tallene for 2011 er fastlagt ud fra landsdækkende kvadratnetsdata og anvendes også til indbyggertal på stationer uden for Skanderborg Kommune. Indbyggertal for 2015 bygger på Skanderborg Kommunes befolkningsprognose. Antallet af ansatte bygger på et landsdækkende kvadratnetsdata for arbejdspladser. Antallet af nye boliger er beregnet med et husstandstal på 3,13 for parcelhuse, 2,35 for rækkehuse og 1,73 for etageboliger. Antallet af hektar erhvervsjord, der forudsættes udnyttet i 2027, er fastsat ud fra historik og forventninger til fremtidigt salg af erhvervsjord. Prognosen for indbyggere i 2027 er beregnet ved at trække en gennemsnitlig udtyndingsrate på 2,80 % fra og lægge beboere i nye boliger til. Antallet af arbejdspladser i 2027 er beregnet ud fra en forudsætning om 10 arbejdspladser pr hektar erhvervsareal svarende til det typiske niveau for de eksisterende erhvervsarealer i området. I Ry er der regnet med en større tæthed, da der i højere grad regnes med kontorvirksomheder, som har større arbejdspladstæthed end gennemsnittet.

Tabel 3.1 Oversigt over nuværende og fremtidigt befolknings- og arbejdspladsgrundlag omkring de undersøgte stationer.

Med de nuværende indbyggertal og arbejdspladser er grundlaget for en station i Stilling størst for en station vest for Stilling by, når der ses på de samlede opland. Tættere på stationerne inden for 1.000 m er grundlaget størst for en centralt beliggende station i Stilling bymidte.

I 2027 er det fortsat en station vest for Stilling, der har størst befolknings- og arbejdspladsgrundlag i det samlede opland. Inden for det nære opland på 0-1.000 m vil grundlaget ligesom i dag være størst for en station i Stilling bymidte. Mængden af arbejdspladser vil stige betydeligt i afstandszonen 600-1.000 m fra en ny station vest for Stilling. Omkring en station i Stilling bymidte vil antallet af arbejdspladser stige væsentligt i afstandszonen 1-2 km. Forskellen skyldes, at en station vest for Stilling vil ligge tættere på det nye administrations- og idrætscenter på Fælleden mellem Højvangen og Stilling end en station i Stilling bymidte.

Langs en fremtidig jernbane mellem Aarhus og Silkeborg er der, som det fremgår af tabellen, et større antal boliger og arbejdspladser omkring en station i Galten-Skovby og i mindre omfang til en station i Låsby.

Som det fremgår af tabellen, er der også omkring stationen i Ry et større antal boliger og arbejdspladser omkring stationen. En betydelig del ligger i det helt nære område inden for 600 m fra stationen.

Tabellen viser også, at grundlaget for stationerne i Hylke, Alken og Alling er væsentligt mindre end i de større byer.

### 3.1.2 Sammenhæng mellem byvækst og stationsnærhed

Toget anvendes mere når boligen eller arbejdspladsen ligger tæt på. Tabellen viser den forventede vækst i 2027 i de enkelte afstandszoner omkring de undersøgte stationer.

Station	Afstand til station	Vækst i antal indbyggere	Vækst i antal arbejdspladser	Vækst i indbyggere i procent	Vækst i arbejdspladser i procent
Stilling bymidte	0-600 m	81	0	11 %	0 %
	600-1.000 m	-36	0	-5 %	0 %
	>1.000 m	723	1.300	94 %	100 %
	I alt	768	1.300	100 %	100 %
Stilling vest	0-600 m	123	0	8 %	0 %
	600-1.000 m	273	700	17 %	54 %
	>1.000 m	1.226	600	76 %	46 %
	I alt	1.621	1.300	100 %	100 %
Hylke	0-600 m	29	0	54 %	-
	600-1.000 m	25	0	46 %	-
	I alt	54	0	100 %	-
Galten-Skovby	0-600 m	-9	25	-1 %	25 %
	600-1.000 m	-38	25	-6 %	25 %
	>1.000 m	689	50	107 %	50 %
	I alt	642	100	100 %	100 %
Låsby	0-600 m	-4	0	-1 %	0 %
	600-1000 m	35	0	12 %	0 %
	>1000 m	256	20	89 %	100 %
	I alt	287	20	100 %	100 %
Ry	0-600 m	41	0	3	0
	600-1.000 m	-90	0	-7	0
	> 1.000 m	1.420	60	104	100
	I alt	1.371	60	100	100
Alken	0-600 m	23	0	103 %	-
	600-1000 m	-1	0	-3 %	-
	I alt	23	0	100 %	-
Alling	0-600 m	11	0	104 %	-
	600-1000 m	0	0	-4 %	-
	I alt	11	0	100 %	-
I alt for alle byer ved alternativ med station i Stilling bymidte	0-600 m	173	25	5 %	2 %
	600-1000 m	-105	25	-3 %	2 %
	>1000 m	3.088	1.430	98 %	97 %
	I alt	3.156	1.480	100 %	100 %
I alt for alle byer ved alternativ med station vest for Stilling	0-600 m	216	25	5 %	2 %
	600-1000 m	203	725	5 %	49 %
	>1000 m	3.590	730	90 %	49 %
	I alt	4.009	1.480	100 %	100 %

Afstandszoneerne er fastsat ud fra viden om togets markedsandel i de anvendte zoner. I Stilling er oplandet over 1 km afgrænset i sammenhæng med oplandet omkring Skanderborg station. Der er fastlagt et opland, hvor grænsen mellem de to alternative stationer er fastlagt ud fra nærhed og tilgængelighed. Oplandsgrænsen mellem en station i Stilling by og Skanderborg station er fastsat i det grønne område mellem Stilling og Højvangen. Ved en ny station mellem Stilling og Højvangen er oplandsgrænsen fastlagt langs Højvangen (vejen). I Ry følger den yderste oplandsgrænse byens grænse, da det yderste af Ry ligger få 100 m uden for 2.000 m-afstanden fra stationen.

Prognosen for indbyggere i 2027 er beregnet ved at trække en gennemsnitlig udtyndingsrate på 2,80 % fra og lægge beboere i nye boliger til. Negative væksttal skyldes udtynding i beboere i den eksisterende boligmasse samtidig med at der ikke er planlagt nybyggeri, der kan opveje udtyndingen.

Antallet af arbejdspladser i 2027 er beregnet ud fra en forudsætning om, at der er 10 arbejdspladser pr. hektar erhvervsareal svarende til det typiske niveau for de eksisterende erhvervsarealer i området. I Ry er der regnet med en større tæthed, da der i højere grad regnes med kontorvirksomheder, som har større arbejdspladstæthed end gennemsnittet.

Tabel 3.2 Oversigt over forventet vækst i indbyggertal og arbejdspladser i 2027 omkring de undersøgte stationer i Skanderborg Kommune. Nederst er det vist den samlede vækst for alle byer tilsammen ved valg af hvert sit af de to alternative placeringer af en station i Stilling.

Det generelle billede for stationsbyerne tilsammen er – uanset valg af alternativ i Stilling – at der vil være begrænset vækst i indbyggere og arbejdspladser helt tæt på stationerne inden for 600 m. Kun 5 % af væksten i indbyggertal og 2 % af væksten i arbejdspladser forventes placeret inden for 600 m fra stationerne. Mellem 90 og 98 % af væksten i indbyggertal vil ske i afstandszonen på mere end 1.000 m fra stationen, og mellem 49 og 97 % af væksten i arbejdspladser vil ske i afstandszonen uden for 1.000 m.

For afstandszonerne på mere end 600 m er der væsentlige forskel afhængigt af de to alternativer for en station i Stilling. En station vest for Stilling vil få mere byvækst inden for 1 km end en station i bymidten. Omkring 25 % af befolkningstilvæksten forventes at ske inden for 1 km fra en station vest for Stilling mod ca. 6 % ved en placering i Stilling bymidte. En væsentlig del af byudviklingsområdet ved Anebjerg ligger inden for 1 km fra en station vest for Stilling, mens Anebjerg ligger mere end 1 km fra en station i bymidten. Mere end halvdelen i væksten i arbejdspladser forventes at ske inden for 1 km fra en station i Stilling vest, da det nye administrations- og idrætscenter vil komme til at ligge inden for 1 km zonen. Inden for 1 km fra en station i bymidten forventes der ikke vækst i antallet af arbejdspladser.

I Galten-Skovby, hvor der også planlægges betydelig byudvikling, er billedet, at hele befolkningstilvæksten forventes at ske mere end 1 km fra stationen. Inden for 1 km forventes der en udtynding og dermed et faldende indbyggertal. Omkring halvdelen af væksten i arbejdspladser forventes at ske inden for 1 km.

Det samme gør sig gældende i Låsby, hvor omkring 90 % af befolkningstilvæksten og hele væksten i arbejdspladser forventes at ville ske mere end 1 km fra stationen.

I Ry ligger en stor del af byudviklingsområderne længere væk end 1.000 m fra stationen (Kildebjerg mv.). Det afspejler sig i fordelingen af væksten. Bortset fra en mindre boligudbygning ved Ry Bytorv og ved Lynghoved forventes befolkningstilvæksten at ville ske uden for 1.000 m zonen, ligesom hele væksten i arbejdspladser forventes at ville ske uden for 1.000 m zonen.

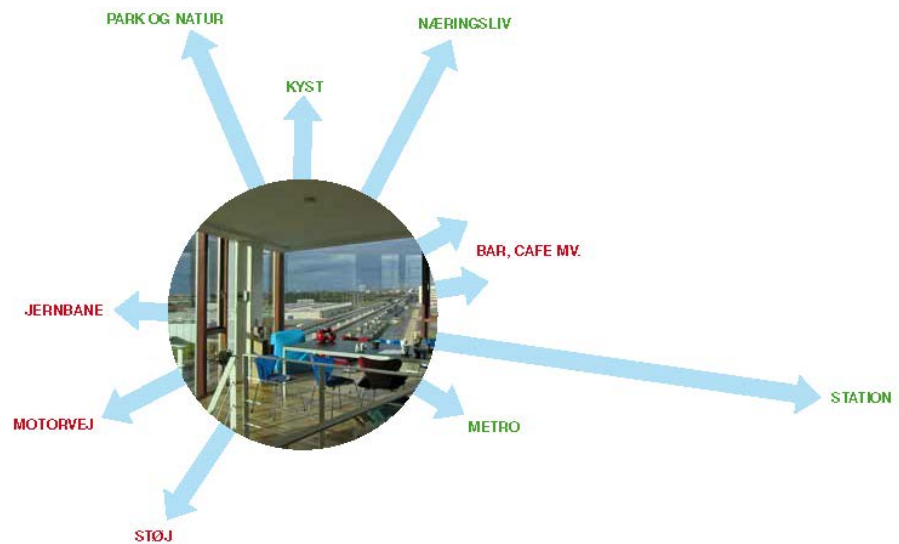
Der er samlet set en betydelig byvækst i Stilling, Galten-Skovby og Låsby, som vil styrke grundlaget for en station, men en stor del af byvæksten er planlagt mere end 1 km fra stationerne. Togets markedsandel falder med afstanden fra stationen. Det ville derfor skabe et endnu stærkere grundlag for stationerne, hvis byvæksten kunne ske tættere på. Der er eksempelvis et større ubebygget areal ved en station vest for Stilling, som måske kunne tænkes som fremtidigt byudviklingsområde, og i Galten-Skovby er arealerne omkring en fremtidig station planlagt til kontorhverv, som der sandsynligvis vil være begrænset efterspørgsel på.

### 3.1.3 Betydning af stationsnærhed

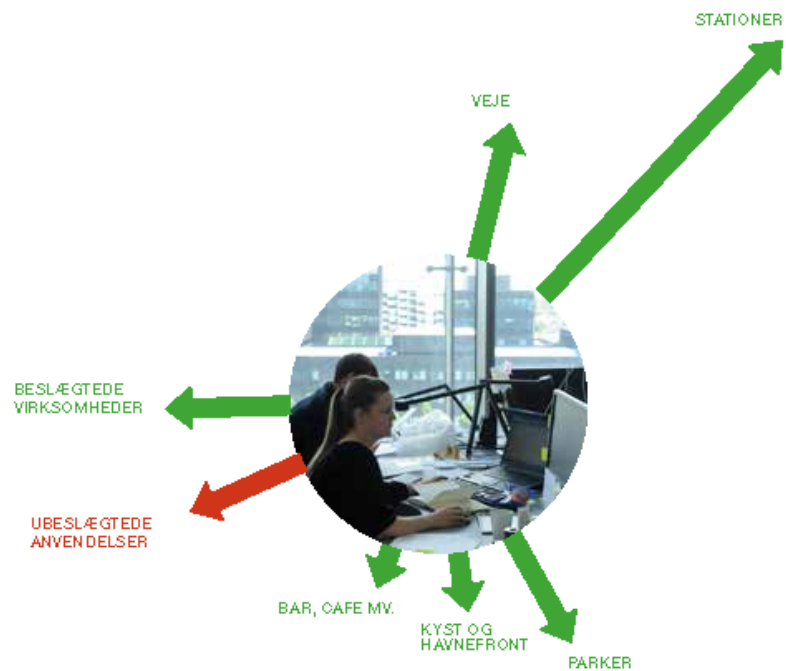
Nærhed til en station er attraktivt for både beboere og virksomheder. En undersøgelse af forskellige byfunktioners betydning for ejendomsværdierne viser, at nærhed til stationer skaber en betydelig værdiforøgelse, der er væsentligt større end for andre funktioner, og at værdiforøgelsen rækker relativt langt væk fra stationen.

Undersøgelsen viser, at nærhed til stationer skaber en ekstra ejendomsværdi på op til 30-40 % for kontor-, produktions- og lagervirksomheder og 4-8 % for boliger. Værdiforøgelsen falder i begge tilfælde til nul ved en afstand på omkring 1.500 m.

Vækst i ejendomsværdierne øger mulighederne for byudvikling. For at understøtte de undersøgte stationer endnu bedre og for at skabe attraktive beliggenheder for virksomheder og beboere kunne udnyttelsen af de stationsnære områder revurderes med henblik på, om udnyttelsen kan intensiveres.



Figur 3.1 Faktorer, der påvirker værdien af **ejerboliger** positivt (grøn) eller negativt (rødt). Længden af pilene indikerer, hvor langt ud i byområdet effekten rækker.<sup>1</sup>



Figur 3.2 Faktorer, der påvirker værdien af **erhvervslejemål** positivt (grøn) eller negativt (rødt). Længden af pilene indikerer, hvor langt ud i byområdet effekten rækker.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet, Aarhus Kommune, Miljøministeriet m.fl., 2014.

### 3.1.4 Mulige nye stationer

#### Stilling

I Stilling er der undersøgt to alternative placeringer for en ny station. Den ene mulighed er en placering i Stilling by ved krydset mellem Lynghøjvej og jernbanen. Stationen vil ligge placeret centralt i bymidten tæt på SuperBrugsen og vil kunne understøtte bymidtefunktionerne i Stilling bymidte, men der er begrænset plads i området. Den anden mulighed er en placering i det ubebyggede område mellem Stilling og Højvangen ved Virringvejs forlængelse. En station her vil kunne understøtte byudviklingen på Anebjerg og servicere de mange gæster og medarbejdere til det nye administrations- og idrætscenter på Fælleden.



Figur 3.3 De to alternative placeringer for en station i Stilling. En station vest for Stilling vil understøtte udviklingen på Anebjerg og der er kortere afstand til det nye administrations- og idrætscenter. Gode stisystemer vil kunne øge brugen af stationen. På figuren ses stisystemet samt afstande fra en station i Stilling vest til de nærmeste destinationer. Grundlaget for en station kan styrkes yderligere ved at planlægge byudvikling på de nærmeste arealer. En station i bymidten vil understøtte handel og bylivet i øvrigt.

Der er behov for en vurdering af fordele og ulemper ved placering af stationen i Stilling by eller i området mellem Stilling og Højvangen. Mulighederne for en station er tidligere blevet vurderet i dialog med Banestyrelsen i 2000, men der er sket meget siden. Befolkningstallet er vokset, der er kommet flere arbejdspladser i området, planerne for byudvikling af Anebjerg er på plads, der er kommet mere trafik på E45 og mere trængsel på vejnettet i Aarhus. Her til kommer, at der bliver flere arbejdspladser at pendle til i det centrale Aarhus i takt med udviklingen på havnen, godsbanearealet mv. Trafikken på vejnettet i Aarhus må forventes at fortsætte med at stige. Det er derfor vigtigt, at der er god tilgængelighed med tog til det centrale Aarhus fra stationerne i Skanderborg Kommune. Det er selvfølgelig også vigtigt for Skanderborg, at der er gode togforbindelser til Horsens, Trekantområdet, København mv. Toget giver direkte forbindelser til arbejdspladser og vigtige funktioner i de centrale bydele og vil få stigende betydning i takt med at trafikken på motorvejsnettet stiger.

Stilling er en del af det sammenhængende byområde, der også omfatter Højvangen og Skanderborg by. Det forventes, at området vil fortsætte sin vækst og dermed styrke grundlaget for en ny station.

Anebjerg mellem Stilling og Højvangen er et stort fremtidigt byudviklingsområde, som kan komme til at rumme op mod 1.300 boliger. I Stilling bymidte er der forudsat 60 nye boliger som følge af byfortætning.

Arealudlæggene til fremtidig erhvervsudvikling er beliggende øst for Stilling ved Niels Bohrs vejs forlængelse. Det er forudsat, at 60 ha vil blive udnyttet i løbet af planperioden frem til 2027 svarende til 5 ha om året.

### Station i Stilling bymidte

En station i Stilling bymidte ved krydset mellem Lynghøjvej og jernbanen kan få adgang til stationen fra SuperBrugsens parkeringsplads mod syd samt fra DSB's arealer mod nord. Perronerne tænkes forbundet via trapper til Lynghøjvej, og der kan etableres et bagareal ved begge perroner, som skal rumme billetautomater, ventearealer mm. Parkeringen, der skal betjene stationen, kan etableres på DSB's arealer nord for banen, hvor der er plads til ca. 100 p-pladser. Der kan etableres adgang til parkeringspladsen fra Østervej.



Figur 3.4 Mulig placering og arealbehov for en station ved Lynghøjvej.

En station i Stilling bymidte vil i næroplanet inden for 600 m få 60 nye boliger som følge af byfortætning i bymidten. Mellem 600-1.000 m er der ikke forudsat nye boliger i stationens opland, da boligbyggeriet på Anebjerg kommer til at ligge længere væk. I oplandet uden for 1.000 m-zonen er der forudsat 295 nye boliger i Anebjerg langs Virringvej. I tallet er der inkluderet 25 boliger i område 13.O.04, der er udlagt til område til offentlige formål, men forventes ændret til boligområde. For hele oplandet er der forudsat 355 nye boliger. Det forventes, at boligbyggeriet vil medvirke til en vækst i indbyggertallet, sådan at det samlede befolkningsgrundlag inden for byoplandet vokser fra ca. 3.900 i 2015 til 4.700 i 2027.

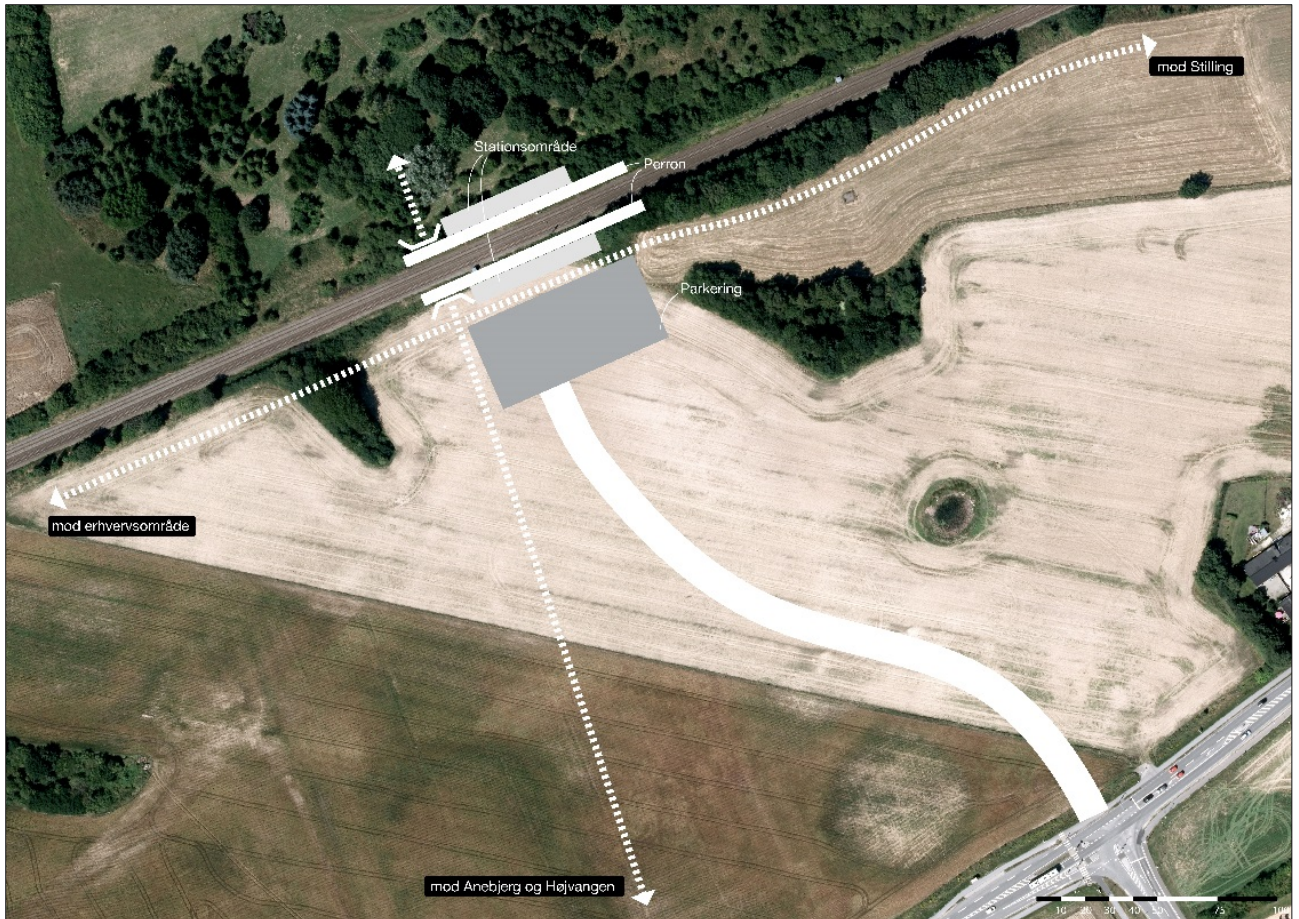
Antallet af arbejdspladser inden for stationens opland forventes at vokse fra ca. 3.300 i 2013 til 4.600 i 2027. Væksten sker primært som følge af de ca. 700 arbejdspladser på det nye administrations- og idrætscenter og herudover i erhvervsområdet øst for Niels Bohrs Vej. Væksten i arbejdspladser vil ske i den ydre del af oplandet uden for 1.000 m zonen fra stationen. Det nye administrations- og idrætscenter forventes at blive placeret ca. 2 km fra stationen.

### Station vest for Stilling

En station mellem Stilling og Højvangen vil blive etableret på bar mark. Vejadgang vil kunne ske fra det eksisterende kryds ved Stilling Landevej og Virringvej. Ligesom i Stilling bymidte tænkes stationen etableret med 100 m lange perroner og ca. 100 p-pladser. Alternativt kan der f.eks. anlægges et mindre parkeringsareal og et ekstra grusbelaet areal, der kan befæstes, hvis der opstår behov for flere p-pladser. Perronerne kan forbindes med en tunnel, som også kan skabe en grøn



forbindelse på tværs af banen. Tunnellen vil således også forbinde de rekreative funktioner nord for banen med den grønne, landskabelig kile, der forløber mellem Stilling og Højvangen og kan eventuelt fungere som faunapassage. Samlet set vil en station vest for Stilling få god adgang til det overordnede vejnet gennem bybåndet og til motorvej E45, parkeringskapaciteten vil kunne udbygges efter behov, ligesom der generelt er plads til at udbygge stationen efter behov.



Figur 3.5 Placering og arealbehov for en ny station vest for Stilling. Derudover ses de nye sti- og vejforbindelser, der skal koble stationen sammen med Stilling, Højvangen og Anebjerg.

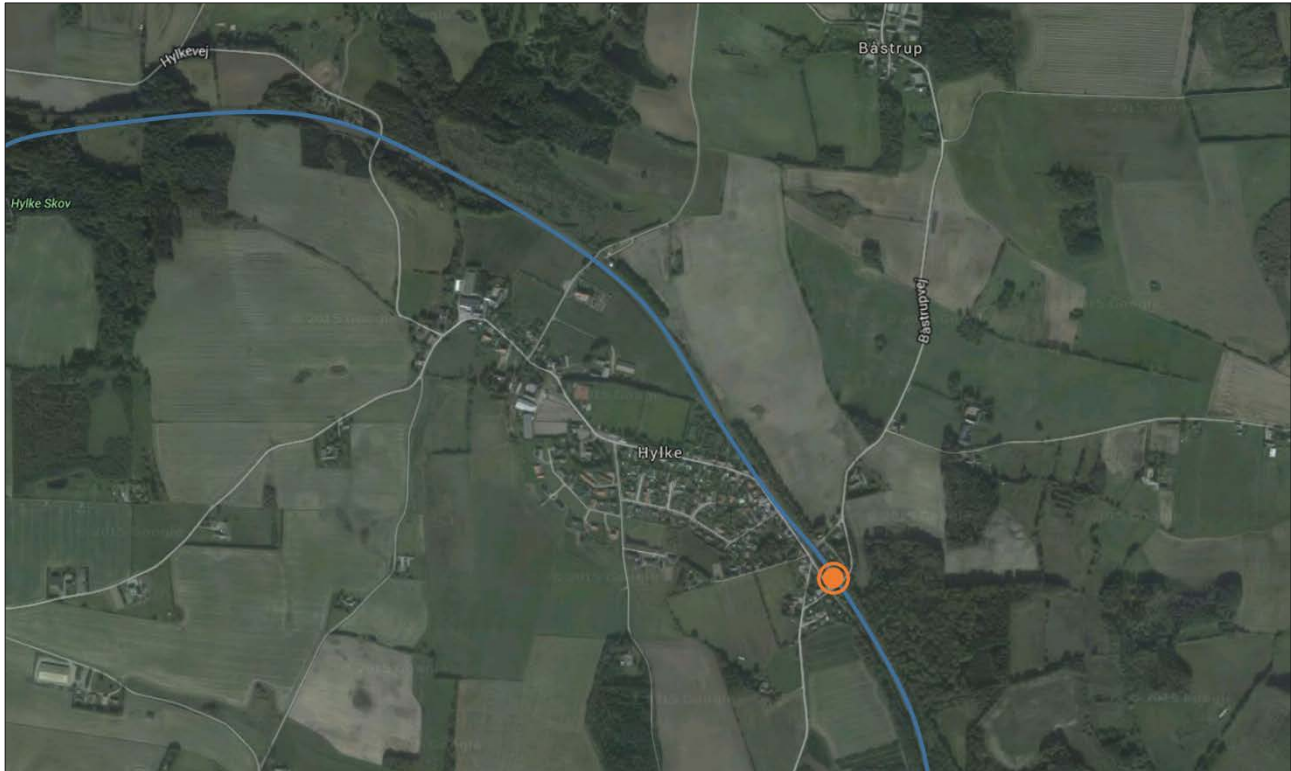
En station vest for Stilling by vil i nærlandet inden for 600 m få 60 nye boliger i område 13.B.08. Mellem 600 og 1.000 m er der forudsat 115 nye boliger fordelt på 90 boliger ved Agerhønebakken i område 13.B.09 og 25 boliger i område 13.O.04. I resten af oplandet er der forudsat 565 nye boliger fordelt på 60 boliger i Stilling bymidte, 180 boliger i område 13.B.10 i Stilling vest for Viringvej og 325 boliger i Højvangen, som er fordelt på 65 boliger i område 12.B.14, 200 boliger i område 12.B.15 og 60 boliger i område 12.B.16. Det forventes, at boligbyggeriet vil medvirke til en vækst i indbyggertallet, sådan at det samlede befolkningsgrundlag inden for oplandet vokser fra ca. 7.700 i 2015 til ca. 9.300 i 2027. Den største vækst vil ske i de ydre dele af oplandet uden for 1.000 m zonen omkring stationen, men der er også en betydelig vækst mellem 600 og 1.000 m fra stationen.

Antallet af arbejdspladser inden for stationens opland forventes at vokse fra ca. 4.700 i 2013 til 6.000 i 2027. Væksten vil bl.a. ske som følge af de ca. 700 arbejdspladser på det nye administrations- og idrætscenter og herudover i erhvervsområdet øst for Niels Bohrs Vej. Det nye administrations- og idrætscenter vil kom-

me til at ligge ca. 1 km fra stationen. Erhvervsområdet ved Niels Bohrs Vej ligger godt 2 km fra stationen.

## Hylke

I Hylke er der analyseret en mulighed for en station, hvor Båstrupvej krydser jernbanen i en bro.



Figur 3.6 Mulig placering for en ny station i Hylke, hvor Båstrupvej krydser jernbanen.

Der er forudsat et boligbyggeri i Hylke på 35 boliger frem til 2027. I et område er der regnet med 13 boliger. Området ligger vest for Ustrupvej meget tæt på den nye station. Et andet område ligger i Gl. Hylke ved Præstegården i afstandszonen 600-1.000 m fra stationen og vil kunne rumme 22 boliger.

Det forudsatte boligbyggeri medvirker til at befolkningsgrundlaget i Hylke inden for 1.000 m fra stationen forventes at vokse med 54 indbyggere fra 453 i 2015 til 507 i 2027.

Der er registreret 59 arbejdspladser i 2013 inden for 1.000 m fra stationen, som forventes at være fastholdt i 2027, da der ikke er regnet med byudvikling til erhvervsformål i perioden.

## Galten-Skovby

Der er analyseret for en station ved Klankvej mellem Herningmotorvejen og Aarhusvej, som kan tænkes etableret i forbindelse med en eventuel ny direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. Placeringen af stationen er fastlagt i overens-

stemmelse med Trafikstyrelsens screening for en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.<sup>2</sup>



Figur 3.7 Mulig placering for en ny station ved Galten og Skovby.

Stationen vil ifølge Trafikstyrelsens planer komme til at ligge relativt langt væk fra beboelserne. Jernbanen planlægges placeret langs Herning Motorvejen, hvorfra der er mere end én kilometer til de centrale bydele i Galten og tre kilometer til Skovby midtby. Et alternativ kunne være at planlægge jernbanelinjeføringen til at forløbe langs Århusvej. Hermed vil afstanden til de mere centrale dele af Galten kunne reduceres med ca. 500 m og passagerpotentialet for stationen vil kunne øges.

Byudviklingen til nye boliger er planlagt til at skulle ske ved Skovby-Nygård mellem Galten og Skovby, ved Søringen i den nordvestlige del af Galten og i Galten vest. I alt vil der være plads til en udbygning med op mod 500 boliger i Galten-Skovby.

I perioden frem til 2027 er der regnet med 305 nye boliger, som er fordelt på 190 boliger ved Skovby-Nygård, 90 boliger i Galten vest og 25 boliger ved Søringen. Alle nye boliger er beliggende i afstandszonen 1-2 km fra den nye station.

Det forventede boligbyggeri vil medvirke til, at de ca. 6.300 indbyggere, der blev registreret inden for 2 km-zonen omkring stationen i 2015, vil vokse med ca. 640 indbyggere til et indbyggertal på ca. 7.000 i 2027.

Der er registreret ca. 2.400 arbejdspladser inden for 2 km fra stationen i 2013. Antallet forudsættes at vokse til ca. 2.500 i 2027 svarende til en vækst på 100 ar-

<sup>2</sup> Ny bane Århus – Galten – Silkeborg – en screening som led i den strategiske analyse for Østjylland, Trafikstyrelsen, februar 2012.

bejdspladser. Det er forudsat, at 10 ha erhvervsjord i Galten-Skovby vil blive udnyttet frem til 2027. Arealet er forudsat fordelt på 2½ ha inden for 600 m fra stationen, 2½ ha fra 600-1.000 m og 5 ha fra 1-2 km fra stationen. Udviklingen er forudsat, at ville ske i det store og langstrakte erhvervsområde ved Klank, hvor arealerne øst for Marktoften ligger mere end 1 km fra stationen.

## Låsby

Der er analyseret for en station ved Hammelvej mellem Herningmotorvejen og Aarhusvej, som kan tænkes etableret i forbindelse med en eventuel ny direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg. Placeringen af stationen er fastlagt i overensstemmelse med Trafikstyrelsens screening for den nye bane<sup>2</sup>.



Figur 3.8 Mulig placering for en ny station ved Låsby.

Oplandet til en station i Låsby begrænses, ligesom stationen ved Galten-Skovby, af, at den planlægges placeret langs Herning Motorvejen ved sydlige afgrening af afkørsel 24. Brugere af den planlagte station ved Låsby vil få mere end 500 m til bymæssig bebyggelse. I Låsby er det umiddelbart vurderet vanskeligt, at finde en mere optimal stationsplacering uden større indgreb i ejendomme eller større ændringer af jernbanetracéet.

Byudviklingen til nye boliger er planlagt til at skulle ske centralt i byen ved Låsbyhallen og i den nordlige del af byen syd for Klankballevej. Samlet vil der være plads til ca. 115 nye boliger i områderne.

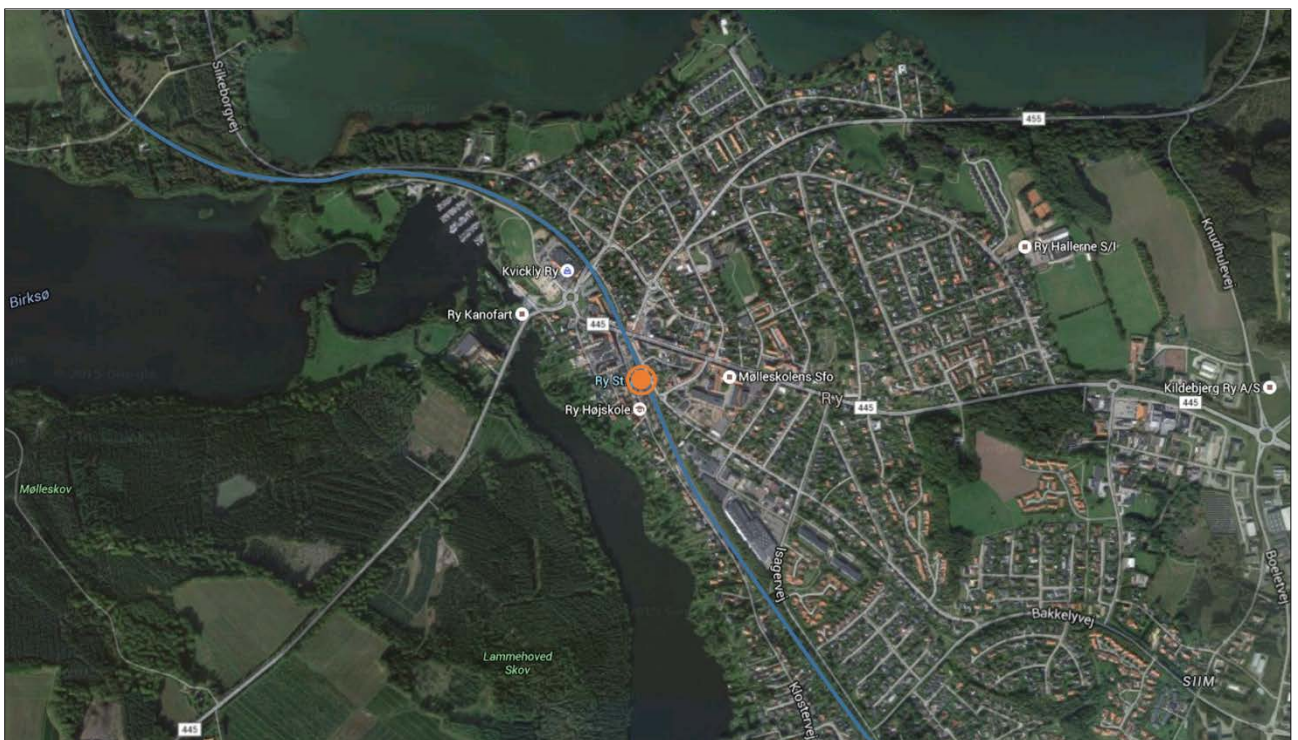
I perioden frem til 2027 er der regnet med, at den samlede rummelighed på 115 boliger bliver udnyttet. Boligerne er fordelt med 17 boliger i området ved Låsbyhallen og 110 boliger syd for Klankballevej. Området ved Låsbyhallen ligger i afstandszonen 600-1.000 m fra stationen. Området syd for Klankballevej ligger i afstandszonen 1-2 km fra stationen.

Det forventede boligbyggeri vil medvirke til, at de ca. 2.200 indbyggere, der blev registreret inden for 2 km-zonen omkring stationen i 2015, vil vokse med ca. 290 indbyggere til et samlet indbyggertal på ca. 2.500 i 2027.

Der er registreret ca. 740 arbejdspladser inden for 2 km fra stationen i 2013. Antallet forudsættes at vokse til ca. 760 i 2027 svarende til en vækst på 20 arbejdspladser. Det er forudsat, at 2 ha erhvervsjord i Låsby vil blive udnyttet frem til 2027, og at erhvervsudviklingen vil ske i erhvervsområdet syd for Elleskovvej, som ligger i afstandszonen 1-2 km fra stationen.

## Ry

Ry har stationsbetjening og er taget med i analysen, da en ny direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vil ændre grundlaget for Ry station.



Figur 3.9 Placering af Ry station langs det nuværende jernbanenet.

Der er regnet med 600 nye boliger og ibrugtagning af 2 ha erhvervsjord i Ry frem til 2027.

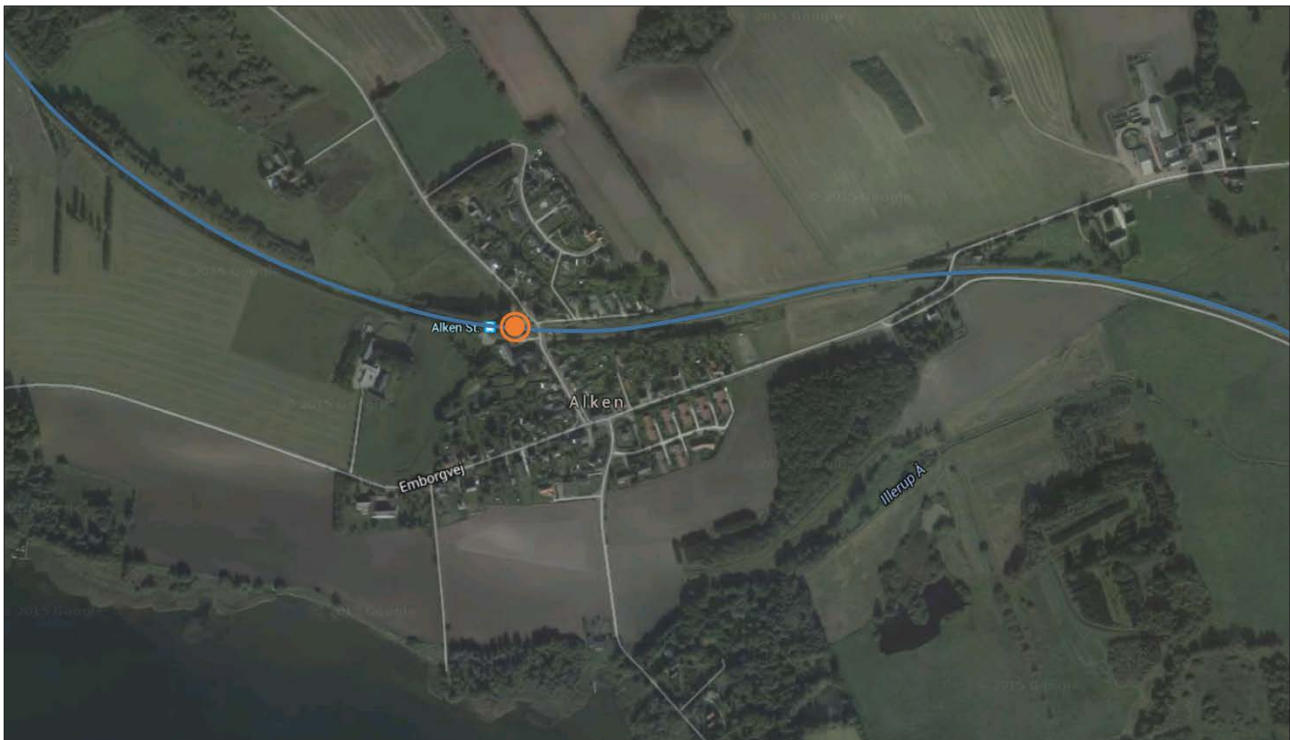
Inden for 600 m fra stationen er der regnet med 50 etageboliger ved Ry Bytorv. I zonen mellem 600 og 1.000 m er der regnet med 20 tæt lav-boliger ved Lynghoved. I zonen over 1.000 m indgår et større byudviklingsområde i Kildebjerg samt områder ved Haardalen og i Ry øst. Der er samlet regnet med 300 parcelhuse, 200 tæt lav-boliger og 100 etageboliger frem til 2027 i afstandszonen over 1.000 m omkring stationen.

Det forventede boligbyggeri vil medvirke til, at de knap 6.000 indbyggere, der blev registreret inden for 2 km-zonen omkring stationen i 2015, vil vokse med ca. 1.300 indbyggere til et samlet indbyggertal på ca. 7.300 i 2027.

Der er registreret ca. 2.180 arbejdspladser inden for 2 km fra stationen i 2013. Antallet forudsættes at vokse til ca. 2.240 arbejdspladser i 2027 svarende til en vækst på 60 arbejdspladser. Det er forudsat, at 2 ha erhvervsjord i Kildebjerg vil blive udnyttet frem til 2027. Arealet ligger i afstandszonen 1-2 km fra stationen. Det forventes, at området vil blive udbygget med kontorarbejdspladser. Der er derfor regnet med en højere tæthed i arbejdspladser end ved de øvrige erhvervsområder.

### Alken

Alken har stationsbetjening og er taget med i analysen, da en ny direkte jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vil ændre grundlaget for Alken station.

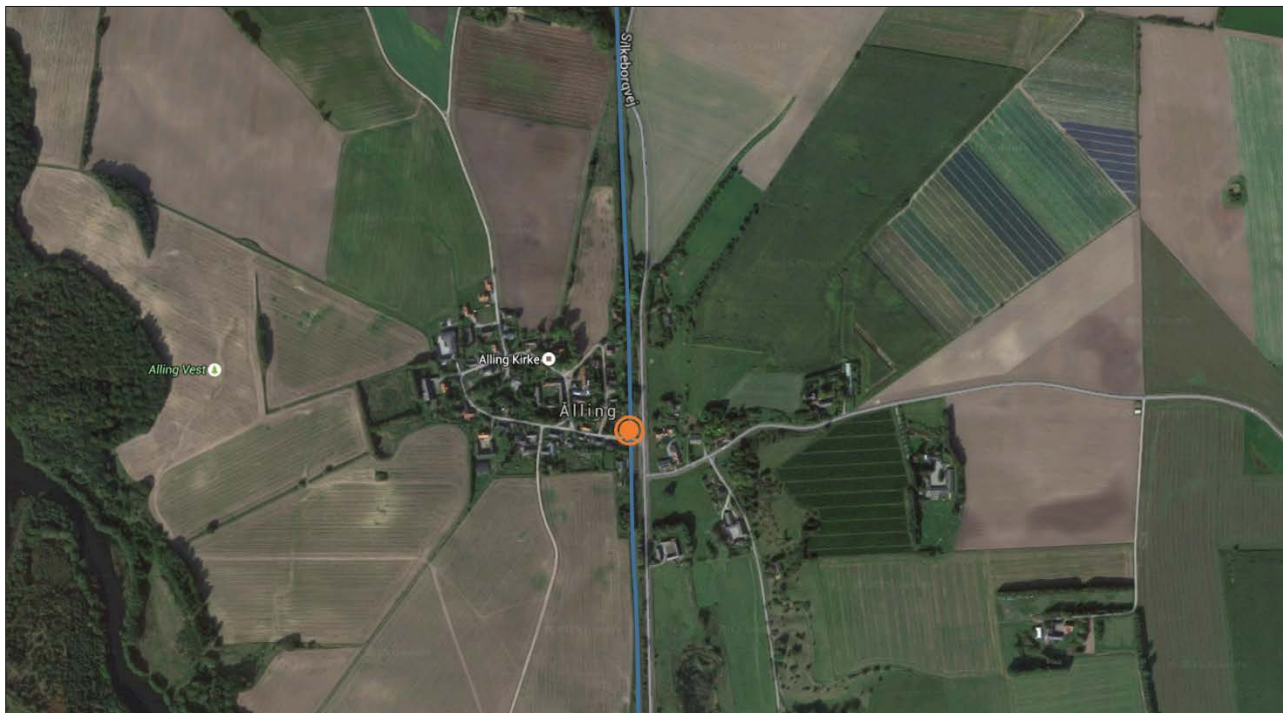


Figur 3.10 Placering af Alken station langs det nuværende jernbanenet.

Der er regnet med 10 nye boliger i Alken frem til 2027, og at alle boliger vil ligge inden for 600 m fra stationen. Indbyggertallet inden for 1 km fra stationen forventes, at stige med 23 fra ca. 275 i 2015 til ca. 300 i 2027.

### Alling

Der er analyseret for en ny station i Alling. Den ændrede togtrafik kan måske åbne for genåbningen af Alling trinbræt, der har været nedlagt siden 1969.



Figur 3.11 Placering for genåbningen af trinbrættet i Alling.

Der er regnet med 5 nye boliger i Alling frem til 2027, og at alle boliger vil ligge inden for 600 m fra stationen. Indbyggertallet inden for 1 km fra stationen forventes, at stige med ca. 10 fra ca. 160 i 2015 til ca. 170 i 2027.

## 3.2 Forudsætninger for fremtidens togtrafik i Skanderborg Kommune

Betjeningen af Skanderborg station vil blive påvirket af de store jernbaneprojekter, der er under planlægning og udførelse.

Hele det danske jernbanehovednet er ved at blive elektrificeret. Fordelene ved drift med elektriske tog er, at de overordnet set har lavere driftsomkostninger, lavere støjniveau og er mere miljøvenlige end f.eks. dieseltog.

Hertil kommer, at Banedanmark med signalprogrammet er i gang med en totaludskiftning af de danske signalanlæg langs jernbanen, hvilket skulle føre til færre forsinkelser, muligheden for at køre tog tættere efter hinanden og køre med højere hastigheder på enkelte strækninger.

Efter planen skulle strækningen mellem Fredericia og Aarhus via Skanderborg blive elektrificeret i årene mellem 2021-2023<sup>3</sup>, og signalprogrammet skulle være færdigudrullet på strækningen i år 2018<sup>4</sup>. Dertil kommer, at signalprogrammet også vil blive udrullet på strækningen mellem Skanderborg og Herning, hvorved maksimalhastigheden vil blive øget til 140 km/t fra 100/120 km/t. Projektet skal efter planen være udført i år 2020<sup>4</sup>. Rent teknisk vil jernbanerne i Skanderborg Kommune altså blive opgraderet inden for en kommende årrække.

Ud over elektrificeringen af det danske jernbanehovednet samt udrulningen af signalprogrammet, så har staten med vedtagelsen af den politiske aftale om Togfonden DK den 17. september 2013, afsat midler til realiseringen af timemodellen. Timemodellen er visionen om, at forbinde København-Odense-Aarhus-Aalborg-Esbjerg med mere direkte forbindelser og nye superlyntog for derigennem at opnå indbyrdes rejsetider på højst en time. Timemodellen har væsentlig indflydelse på jernbanebetjeningen af Skanderborg, hvilket er mere uddybende beskrevet i *3.2.1 Timemodellen*.

Foruden de landsdækkende jernbaneplaner, så bliver der også udført adskillige andre større jernbanemæssige opgraderinger samt analyseret flere nye alternative jernbanestrækninger. Et af projekterne er en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten-Skovby og Låsby. Projektet er nærmere beskrevet i *3.2.2 Ny bane Aarhus - Silkeborg*. Desuden blev det i Togfonden DK også besluttet at afsætte 750 mio. kr. til etablering af en ny baneforbindelse til Billund. En sådan bane vil ikke direkte påvirke betjeningen af jernbanerne omkring Skanderborg, men den vil kunne øge attraktiviteten og passagerantallet på banerne. Projektet bearbejdes ikke yderligere i dette notat.

### 3.2.1 Timemodellen

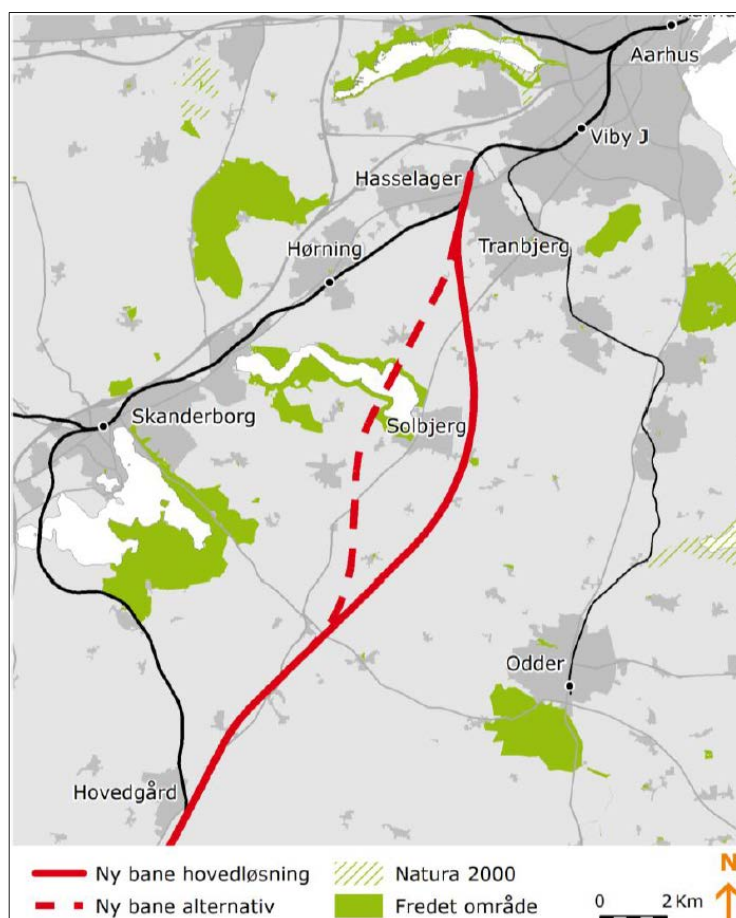
Et af tiltagene i timemodellen for nedbringelse af rejsetiden mellem Odense og Aarhus til 55 minutter indebærer anlæg af en ny bane mellem Hovedgård og Has-

<sup>3</sup> Kort over eksisterende og kommende elektrificerede strækninger i Danmark. Banedanmark. <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=21599> (7. maj 2015)

<sup>4</sup> Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område. 2. halvår 2013. Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen. Folketinget. <http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/tru/bilag/100/1318913/index.htm> (7. maj 2015)



selager, som illustreret på Figur 3.12. Det er politisk besluttet, at de 5 minutter det tager at vende superlyntogene på Aarhus H inden deres videre kørsel mod Aalborg, skal opnås på strækningen mellem Odense og Aarhus.



Figur 3.12 Linjeføring ny bane Hovedgård-Hasselager.<sup>5</sup>

### Ny bane mellem Hovedgård og Hasselager

For at opnå kortere rejsetider indebærer Togfonden DK bl.a. anlæg af en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, som vil påvirke betjeningen af Skanderborg station.

Den nye bane vil ifølge køreplanoplægget i Togfonden DK betyde, at en del af togtrafikken ledes uden om Skanderborg via den nye bane (se Figur 3.13), men samtidig vil Skanderborg få fordel af de hurtigere rejsetider.

Skanderborg station har i dag ét lyntog og ét IC tog i timen mod København og Aarhus/Frederikshavn. Efter gennemførelsen af timemodellen vil superlyntogene benytte den nye bane mellem Hasselager og Hovedgård. Skanderborg vil derfor miste sit direkte lyntog til København og Aarhus/Frederikshavn, men Skanderborg station vil ifølge køreplanoplægget fortsat blive betjent med ét IC-tog i timen mod København og Aarhus. IC-toget vil mod nord få endestation i Aarhus. Skanderborg

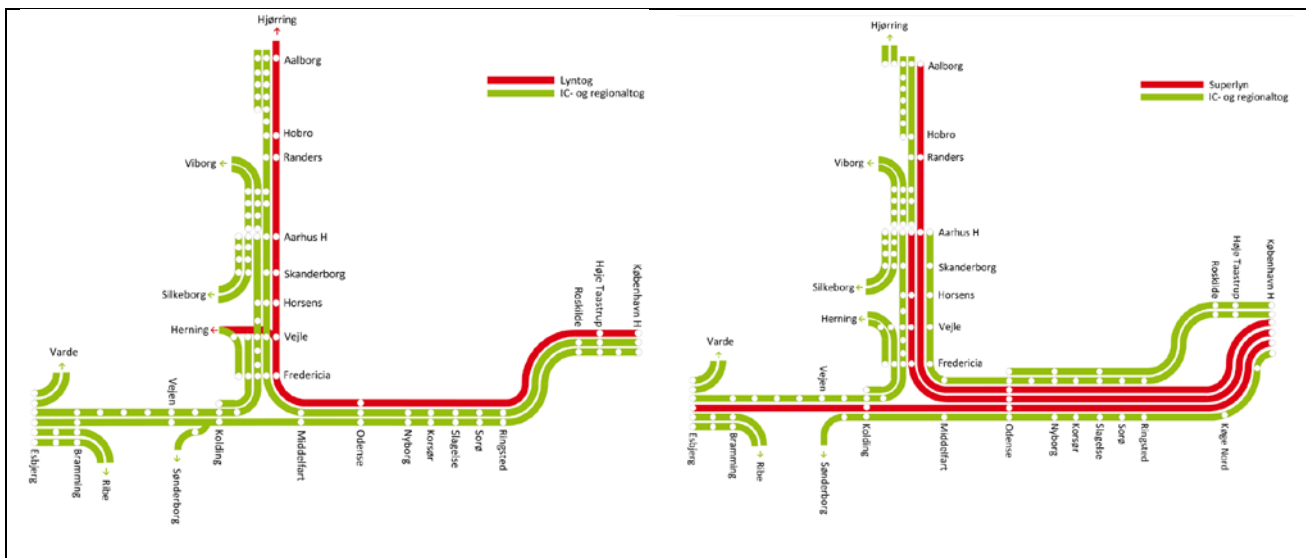
<sup>5</sup> *Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane.* Trafikstyrelsen og Banelandmark, september 2013

station vil miste det direkte lyntog, men rejsetiden for passagererne til og fra Skanderborg station vil, som det fremgår af afsnit 3.2.3, blive væsentligt nedbragt over de længere ture til København, Odense mv. og blive fastholdt over de kortere ture.

Skanderborg station vil efter gennemførelsen af timemodellen fortsat være betjent af to tog i timen mellem Aarhus og Silkeborg.

Herudover vil Skanderborg station ifølge køreplanoplægget i Togfonden DK blive betjent af et IC-tog i timen mod Aarhus og Esbjerg. Toget stopper i dag ikke i Skanderborg.

Samlet vil Skanderborg Station miste sin direkte lyntogsforbindelse mod København og Aarhus/Frederikshavn men få en IC-forbindelse mod Aarhus og Esbjerg. Skanderborg station vil således fortsat blive betjent med to tog i timen på længdebanelen, der vil fortsat være to tog i timen mod Aarhus og Silkeborg, og rejsetiderne til København, Odense mv. vil blive væsentligt nedbragt.



Figur 3.13 Toglinjer i køreplanen 2013 (tv.) og eksempel på hvordan timemodeltogene kan spille sammen med IC- og regionaltogene (th.). Hver linje angiver et tog i timen.<sup>5</sup>

### Mulighed for kvartersdrift i Østjylland

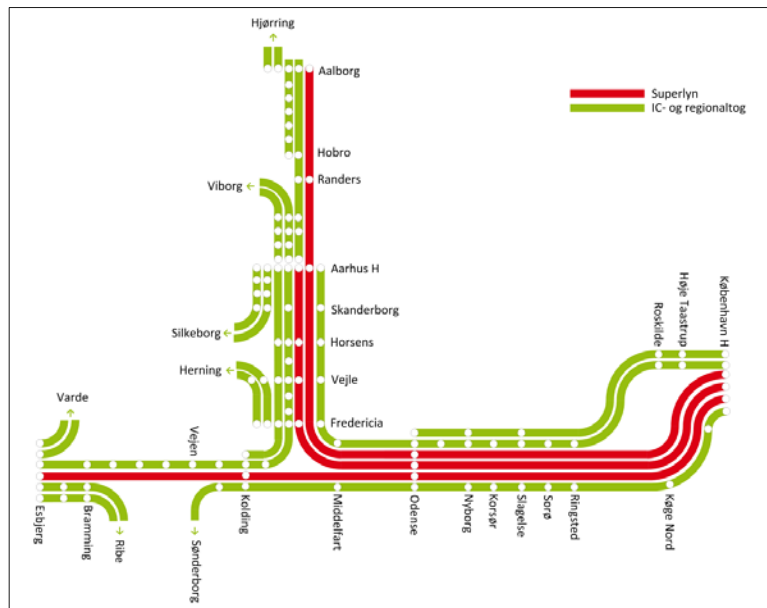
Anlæg af de nye jernbaner mellem Hovedgård og Hasselager samt en ny Vejle Fjord bro vil udvide kapaciteten på jernbanerne i Østjylland. Togfonden DK peger på, at togetbetjeningen gennem Østjylland kunne få et markant løft med hurtigere og hyppigere betjeningsfrekvens.

Muligheden, som Togfonden DK foreslår er, at der kunne indføres fast kvartersdrift mellem Aarhus og Fredericia (se Figur 3.14). Syd for Fredericia kunne toget deles i en linje med halvtimesdrift til Kolding og en linje med halvtimesdrift til Odense. I den foreslåede løsning vil Aarhus, Horsens, Vejle og Fredericia blive betjent med 4 tog i timen. Løsningen opnås ved at indsætte et nyt regionaltog mellem Aarhus og Kolding, som vil øge betjeningen af stationerne fra tre til fire tog i timen.

Da forslaget om kvartersdrift indebærer, at det nye regionaltog mellem Aarhus og Kolding benytter den nye bane uden om Skanderborg, vil det ikke medføre æn-

dringer i betjeningen af Skanderborg station. Efter gennemførelse af timemodellen vil Skanderborg station i begge køreplaneksempler blive betjent med

- › et intercitytog mod København og Aarhus i timen,
- › et regionaltog mod Aarhus og Esbjerg i timen
- › to tog i timen mod Aarhus og Silkeborg - uanset hvilket af de to toglinjeoplæg, der fremgår af Togfonden DK, som der tages udgangspunkt i.



Figur 3.14 Eksempel på tilnærmet kvartersdrift i Østjylland og med tog hver ½ time videre til både Odense og Kolding.<sup>5</sup>

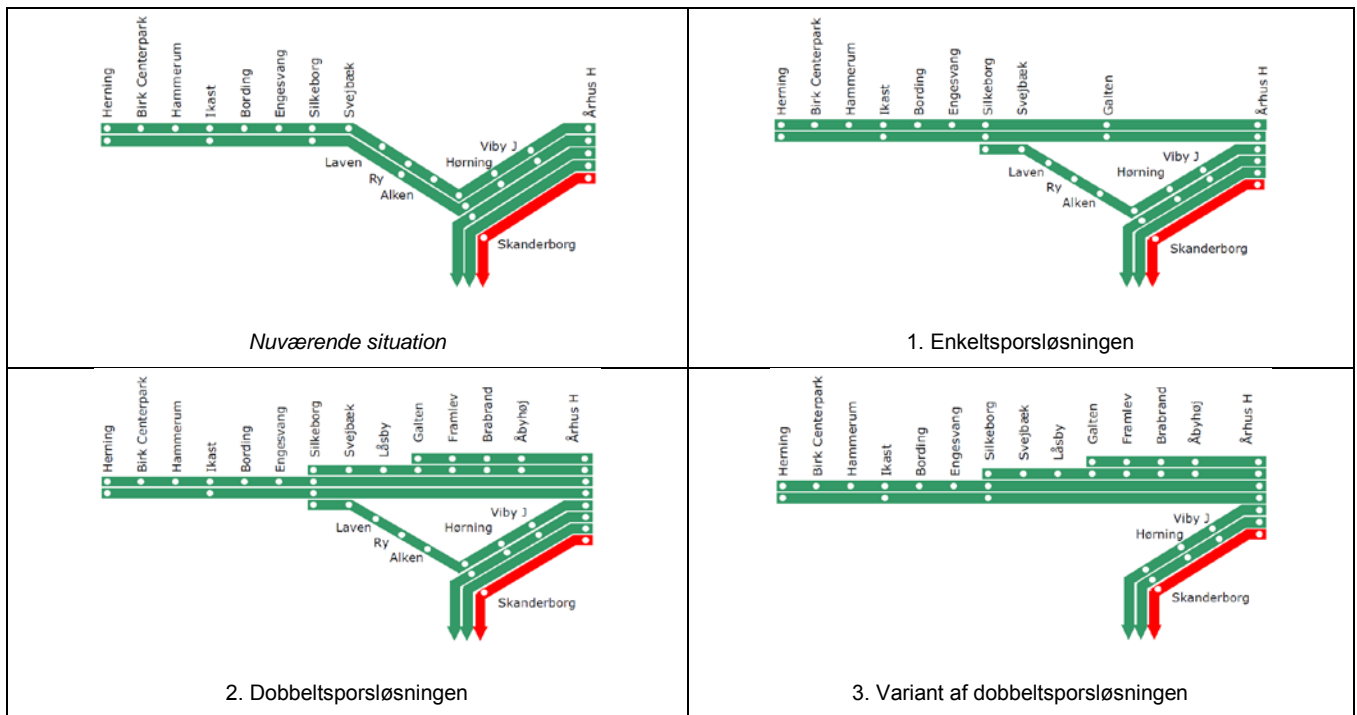
### 3.2.2 Ny bane Aarhus - Silkeborg

Trafikstyrelsen udarbejdede i februar 2012 en screeningsrapport for anlæggelsen af en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten, som led i en strategisk analyse for Østjylland<sup>2</sup>. I øjeblikket er der en forundersøgelse i gang om rådgivning vedrørende linjeføringen og anlægsoverslag i forbindelse med jernbanen. I Trafikstyrelsens screeningsrapport behandles 3 forskellige alternativer til det nuværende jernbanenet i området;

- 1 en ny enkeltsporløsning
- 2 en ny dobbeltsporløsning
- 3 en variant af dobbeltsporløsningen, hvor togbetjeningen på den eksisterende bane mellem Silkeborg, Svejbæk og Skanderborg nedlægges og erstattes med busbetjening.

I alle alternativer indebærer en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg ifølge screeningsrapporten "en væsentlig reduktion i grundlaget for togbetjening af delstræk-

ningen Skanderborg-Silkeborg". Figur 3.15 giver et overblik over de forskellige alternativets påvirkning af betjeningen af stationerne i Skanderborg Kommune.



Figur 3.15 Linjediagrammer for den nuværende situation samt for de tre alternativer til en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg.<sup>2</sup>

Det ses af linjediagrammerne, at betjeningen af Ry og Skanderborg bliver reduceret ved anlæggelsen af en ny bane (Laven og Alken risikerer også at blive reduceret, dog blot i alternativet 'Variant af dobbeltsporsløsningen'), men der vil til gengæld blive mulighed for togbetjening af Låsby og Galten-Skovby. Af screeningsrapporten fremgår det, at anlægsomkostningerne for dobbeltsporsløsningen er ca. 50 % dyrere end enkeltsporsløsningen, og enkeltsporsløsningen har samtidig en intern rente på 1,8 % mod 1,0 % for begge dobbeltsporsløsningerne. Nettonutidsværdien for alle løsninger er negativ.

Sammenlignet med dagens situation, så vil både timemodellen og en eventuel ny bane mellem Aarhus og Silkeborg altså reducere Skanderborg stations betydning som knudepunkt i fremtiden. Graden af reduktionen afhænger af, hvad der besluttes angående jernbanen mellem Aarhus og Silkeborg. Vedtages anlæggelsen af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg, så vil banebetjeningen af Laven, Ry og Alken også blive reduceret i forhold til dagens niveau.

### 3.2.3 Fremtidsscenarier for banebetjeningen af Skanderborg station

Afsnittet giver et overblik over, hvad timemodellen og en eventuel jernbane mellem Aarhus og Silkeborg vil indebære for togbetjeningen i Skanderborg.

## Overblik over fremtidig betjening af Skanderborg station

Tabel 3.3 giver et overblik over de mulige fremtidsscenerier for betjeningen af Skanderborg station, hvis ikke yderligere tiltag foretages.

	Nuværende situation	Timemodell	Timemodell + enkeltspors-løsning Aarhus-Silkeborg	Timemodell + dobbeltspors-løsning Aarhus-Silkeborg	Timemodell + variant af dobbeltspors-løsning Aarhus-Silkeborg
Aarhus-København	1x lyntog <sup>1</sup> 1x Intercitytog	1x Intercitytog	1x Intercitytog	1x Intercitytog	1x Intercitytog
Aarhus-Esbjerg		1x regionaltog	1x regionaltog	1x regionaltog	1x regionaltog
Aarhus-Silkeborg	2x lokaltog <sup>2</sup>	2x lokaltog <sup>2</sup>	1x lokaltog	1x lokaltog	

Tabel 3.3 Oversigt over standsninger og togsystemer på Skanderborg station i diverse scenarier.

<sup>1</sup> Lyntoget fortsætter fra Aarhus videre mod Aalborg og Frederikshavn.

<sup>2</sup> Lokaltogene fortsætter fra Silkeborg videre mod Herning.

Af Tabel 3.3 ses det, at Skanderborg station som nævnt tidligere vil opretholde fire tog i timen med timemodellen. Stationen vil miste lyntogsforbindelsen til København og Aarhus/Frederikshavn men vil få et stop på forbindelsen mellem Aarhus og Esbjerg. Intercitytoget vil mod nord ikke køre videre end til Aarhus, men samlet set vil timemodellen indebære, at rejsetiderne mellem Skanderborg station og timemodellbyerne bliver reduceret på trods af de ekstra påkrævede skift. Således lægges der i oplægget i Togfonden DK op til, at rejsetiden mellem Skanderborg og København skal reduceres fra de nuværende 3 timer og 6 minutter til 2 timer og 10 minutter<sup>5</sup>. I Togfonden DK fremgår også rejsetiderne mellem Skanderborg og andre mere nærtliggende byer. Tabel 3.4 giver et overblik over rejsetiderne, som passagererne til og fra Skanderborg station vil kunne opleve i fremtiden i følge Togfonden DK.

	Nuværende situation	Timemodell	Rejsetids-forskel
Aarhus	0:13	0:13	-
Horsens	0:13	0:13	-
Vejle	0:30	0:29	0:01
Fredericia	0:48	0:43	0:05
Randers	0:51	0:44	0:07
Aalborg	1:41	1:19	0:22
Odense	1:50	1:08	0:42
København	3:06	2:10	0:56

Tabel 3.4 Rejsetider til og fra Skanderborg i dag samt som de fremgår af Togfonden DK.<sup>5</sup>

Af Tabel 3.4 ses det, at det især er på de lange rejser, at passagererne vil opnå store rejsetidsbesparelser, mens rejsetiderne til Aarhus, Horsens og Vejle vil være stort set som i dag.

Opføres der en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg vil Skanderborg station miste sine to lokaltogssystemer mod Silkeborg og Herning til fordel for et enkelt lokaltogssystem, der kun kører til Silkeborg. Vedtages varianten af dobbeltsporsløsningen, hvor der indsættes busser mellem Silkeborg/Svejbæk og Skanderborg, vil Skanderborg station også miste det resterende lokaltogssystem, og derved kun blive betjent af to togsystemer i timen. Til gengæld vil der blive mulighed for togbetjening af Galten-Skovby og Låsby.

### Mulighed for nye eller genåbnede stationer

Anlægges der en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, vil det altså sandsynligvis betyde reduceret banebetjening af Skanderborg station, men det vil samtidig betyde, at der frigives kapacitet på banerne i Skanderborg Kommune, som vil kunne udnyttes anderledes og mere intensivt end i dag. Hermed vil ændringerne også åbne op for muligheden for, at flere stationer på linjen kan genåbnes eller åbnes.

Desuden kan den ovenfor nævnte reducerede betjening af Skanderborg station, som kan blive en følge af gennemførelsen af timemodellen og anlæggelsen af en ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, indgå i argumentationen for, at et eventuelt nyt togsystem mellem Aarhus og Kolding skal køre via den eksisterende bane og også betjene Skanderborg station. Et andet alternativ er, at oprette et nyt lokalt togsystem mellem Horsens, Aarhus og Skanderborg. Begge togsystemer kan køre i de minuttal, der er skitseret for et nyt lokalt togsystem i det tredje køreplanforslag i afsnit 3.4 *Potentielle fremtidige køreplaner*.

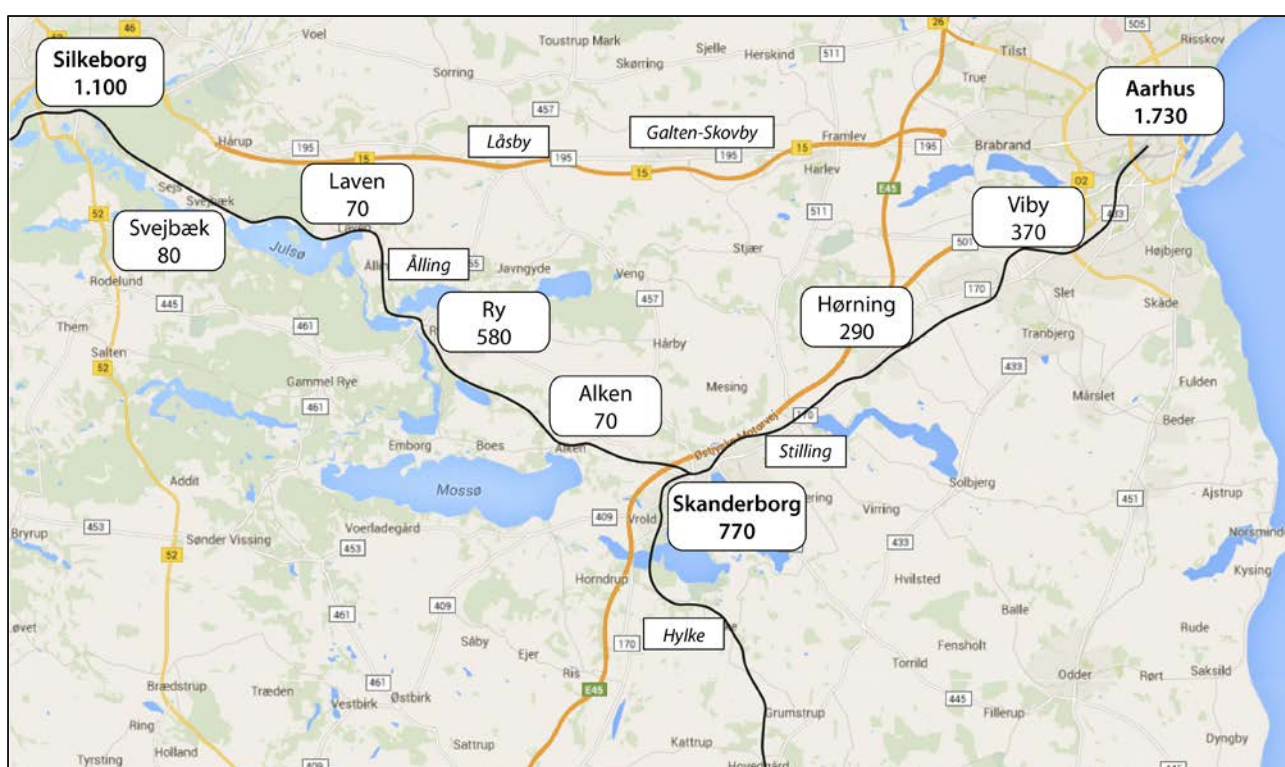
### 3.3 Forudsætninger for passagergrundlaget i fremtiden

I dette afsnit gennemgås forventningerne til passagergrundlaget ved genåbning af stationer i Skanderborg Kommune. Forudsætningerne for passagerprognoserne bygger på en sammenligning med de eksisterende stationer i området og deres nuværende passagertal.

#### 3.3.1 Passagertal i dag

##### Togpassager

Antallet af påstigere, der på en gennemsnitlig hverdag i foråret 2013 benyttede et af Arriva-togene i og omkring Skanderborg Kommune er vist på Figur 3.16.



Figur 3.16 Antal påstigere på Arriva-togene på en gennemsnitlig hverdag i foråret i 2013. Der er foretaget afrundinger.<sup>6</sup>

Figur 3.16 illustrerer både rejsende, der rejser i østlig retning mod Aarhus, samt rejsende, der rejser i vestlig retning mod Herning og Skjern. Således vil en pendlingsrejsende, der f.eks. bor i Skanderborg og arbejder i Aarhus, fremgå både som påstiger i Skanderborg og i Aarhus, når der ses på det samlede antal rejsende i løbet af et hverdagsdøgn. Ses der specifikt på f.eks. Silkeborg, så er der af de ca. 1.100 påstigerne ca. 830, der rejser i østlig retning og ca. 270, der rejser i vestlig retning hver dag.

I forbindelse med analysen af hvorvidt det kan svare sig, at åbne flere stationer i Skanderborg Kommune er det interessant at undersøge, hvor mange passagerer, der allerede sidder i togene, og som derved vil opleve et ekstra ophold og længere rejsetid. En sådan opgørelse er opgjort i Tabel 3.5.

<sup>6</sup> Baggrundskort fra maps.google.dk (19. maj 2015). Passagertal er fra Arrivas automatiske tælledata.

Retning		Strækning							
		Silkeborg-Svejbæk	Svejbæk-Laven	Laven-Ry	Ry-Alken	Alken-Skanderborg	Skanderborg-Hørning	Hørning-Viby J	Viby J-Aarhus
Retning mod Aarhus	1 tog i timen		770	760		920			
	2 tog i timen	1.520	1.540	1.540	1.760	1.790	1.600	1.710	1.440
Retning mod Silkeborg	1 tog i timen	730	770		960				
	2 tog i timen	1.520	1.550	1.570	1.900	1.910	1.740	1.880	1.730

Tabel 3.5 Oversigt over antal passagerer i Arriva-togene mellem Silkeborg og Aarhus på en gennemsnitlig hverdag i 2013. Der er foretaget afrundinger.<sup>6</sup>

Tabel 3.5 skal forstås således, at rækken med 2 tog i timen beskriver det samlede antal rejsende, der sad i togene på diverse strækninger på en gennemsnitlig hverdag i 2013. Da der er to togsystemer, der opererer på strækningen (et togsystem med få stop og et med flere stop), er der også medtaget, hvor mange passagerer der sidder i de tog, som stopper ved de mindre stationer med kun 1 tog i timen.

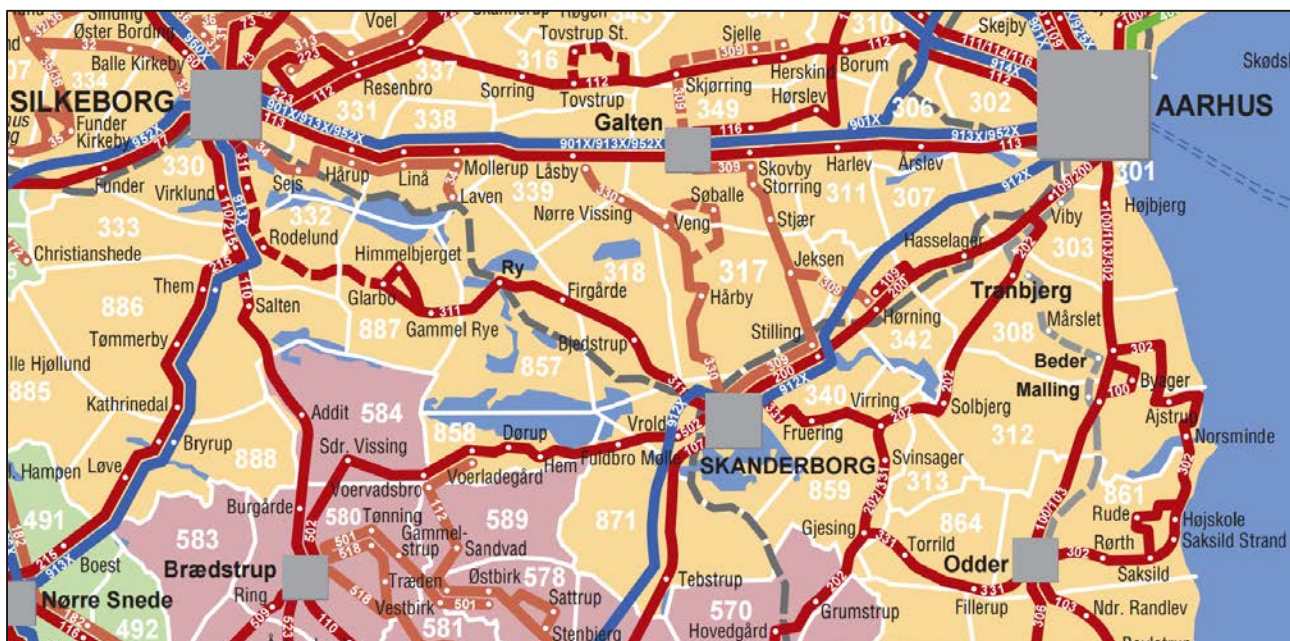
For eksempel er der ca. 760 personer om dagen, som sidder i de tog, der kører fra Laven station mod Ry station, men der er ca. 1.540 personer i alt, der om dagen passerer forbi Laven station i retningen mod Ry. Genåbnes Alling station, der ligger på strækningen mellem Laven og Ry, vil det altså være ca. 760 personer, der vil opleve et ekstra tidstab i retningen mod Aarhus, hvis stationen bliver betjent med ét stop i timen, hvorimod det vil være ca. 1.540 passagerer i retningen mod Aarhus, der vil opleve et tidstab, hvis stationen åbnes og betjenes af to togsystemer i timen.

I Trafikstyrelsens screening af en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus vurderes det, at ca. to tredjedele af passagererne på banen mellem Silkeborg og Skanderborg er transitrejsende, hvilket svarer til ca. 1.100 passagerer i hver retning i løbet af en dag. Således vil denne passagermængde umiddelbart blive flyttet over på en eventuel ny og mere direkte jernbane mellem Silkeborg og Aarhus.

### Buspassager

På Figur 3.17 ses et rutekort over buslinjerne i området for køreplanen 2014/2015.





Figur 3.17 Rutekort over buslinjer i og omkring Skanderborg Kommune.<sup>7</sup> Blå linjer: X busser, røde linjer: regionalruter, orange linjer: lokalruter, grå linjer: jernbane, stiplede linjer: begrænset kørsel.

Af Figur 3.17 ses det, at flere af de potentielle nye stationer i Skanderborg Kommune ikke er busbetjent med lokal-, regional- eller X busser. Således er det kun rabatruiter, der betjener Hylke, Alken og Alling i dag. Galten-Skovby og Låsby er i dag forbundet til Skanderborg via henholdsvis de lokale buslinjer 309 og 330 (der begge kører ca. en gang i timen mellem kl. 7 og 17). Hertil kommer at de er forbundet med Silkeborg og Aarhus med regionallinjen 113 (ca. 2 gange i timen i dagstimerne), og for Galten-Skovbys vedkommende også X buslinjen 901 (én gang om dagen). Stilling bliver også betjent af lokalbuslinjen 309 samt regionalbuslinjen 200, der forbinder Stilling kollektivt med Skanderborg og Aarhus samt Hinnerup længere mod nord. Regionalbuslinjen 200 har 4 afgang i timen i dagstimerne samt 1 afgang i timen om aftenen.

Det er relativt begrænset, hvor mange der benytter rute 309 mellem Skanderborg og Galten. I retningen mod Galten er der i alt mellem 5 og 15 påstigere om dagen på de to stoppesteder i Stilling ved Virringvej og Randersvej ved rundkørsel, der ligger i udkanten af Stilling. I retningen mod Skanderborg er der mellem 0 og 10 påstigere om dagen<sup>8</sup>. Anderledes ser det ud for regionallinjen 200, der i retningen mod Aarhus har omkring 200-210 påstigere om dagen og i retningen mod Skanderborg har omkring 150-190 påstigere om dagen på de fem stoppesteder, der er placeret langs Stilling Landevej, Stilling Byvej og Århusvej, der forløber centralt igennem Stilling langs jernbanen<sup>8</sup>.

De største afstigningssteder på regional buslinjen 200 er hovedsageligt ved Aarhus Banegårdsplads, Aarhus Sygehus, Aarhus Universitet, Skejby Sygehus, Viby Torv og Skanderborg Busterminal – alle stoppesteder, der i mere eller mindre grad vil kunne betjenes hurtigere fra Stilling, hvis der etableres en togforbindelse herfra

<sup>7</sup> Rute- og zonekort, 2014/2015, Midttrafik.dk.

<https://www.midttrafik.dk/media/423533/Rutezonekort-A3.pdf> (20. maj. 2015)

<sup>8</sup> *Tuopdelte passageretal*, 03.10.2013 til 07.10.2013, Midttrafik

(dette afhænger selvfølgelig også af gangafstandene til stationerne samt frekvensen på toget i forhold til bussen, der i dag har fire afgangene i timen i dagstimerne). Der er altså et potentiale for, at nogle af de daglige busrejsende i regionalbuslinjen 200 fra Stilling vil kunne overflyttes til jernbanen.

Dog er der også mange afstigere ved Højvangen, hvor Niels Ebbesen Skolen (ca. 850 elever), Skanderborg Gymnasium (ca. 700 elever), Skanderborg Svømmehal og Skanderborg-Odder Center for Uddannelse er placeret nærved. Rejsende fra Stilling til Højvangen vil dog ikke vinde meget tid ved etablering af en jernbaneforbindelse til Skanderborg station, da Højvangen ligger i den nordøstlige del af Skanderborg, og da afstanden fra Skanderborg station til Højvangen stadig vil være relativ lang sammenlignet med afstanden fra Stilling til Højvangen. Således vil rejsende fra Stilling til Højvangen sjældent vælge at tage toget – også selv hvis det vil være en mulighed.

### 3.3.2 Referencestationer

Til vurdering af passagertallene for de potentielle nye stationer i Skanderborg Kommune sammenholdes indbyggertallene og arbejdspladserne i nærheden af stationerne med de samme oplysninger plus passagertallet for nogle relevante nuværende reference stationer. Ved de potentielle stationer benyttes Skanderborg Kommunes forventninger til befolknings- og arbejdspladsudviklingen omkring stationerne, således at der fås et estimat, der svarer til antallet af indbyggere og ansatte i år 2027. Antallet af indbyggere og ansatte inden for de forskellige oplands-cirkler summeres og holdes op imod det samlede antal påstigere ved stationerne, hvormed der opnås en gennemsnitlig procent for markedsandelene for togrejsende i området baseret på dets beboere og arbejdspladser. Det er således muligt, at udregne et samlet påstigerpotentiale ud fra gennemsnittet af potentialer for stationsoplandene.

Der er mange forhold, der spiller ind på passagertallet ved en hvilken som helst station i Danmark, herunder nærheden til større byer og tilgængelighed til stationen mm. Til estimering af passagertallene sammenholdes de potentielle nye stationer derfor i første omgang med de nærtliggende eksisterende stationer langs strækningen med nogenlunde samme karakteristika. Derudover er der også medtaget referencestationer fra Aarhus Nærbane samt på strækningen nord for Aarhus. Disse stationer er alle kendetegnet ved at ligge i oplandet til Aarhus og vil derved forventeligt have nogenlunde samme passagerpotentiale.

I Tabel 3.6 ses hvilke stationer de potentielle nye stationer er sammenlignet med samt begrundelsen herfor.

Potentielle nye stationer	Referencestationer	Begrundelse for sammenligning
Stilling Hylke	Hørning Hinnerup Hadsten Lystrup Hovmarken Hjortshøj Skødstrup	Hørning ligger på samme strækning som Stilling og er derfor oplagt til sammenligning.  Hinnerup og Hadsten er begge byer, der ligger i nogenlunde samme afstand (15-20 km) til Aarhus H, som Stilling og Hylke, samt med direkte halvtimes forbindelse til Aarhus.  Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj og Skødstrup er alle placeret på Aarhus Nærbane (ca. 10-15 km til Aarhus H), og har direkte halvtimes forbindelse til Aarhus.
Galten-Skovby Låsby	Svejbæk Laven Ry Alken Hørning Lystrup Hovmarken Hjortshøj Skødstrup	Galten-Skovby og Låsby ligger i øjeblikket ikke placeret langs en jernbanestrækning, men byerne ligger mellem Silkeborg og Aarhus ligesom Svejbæk, Laven, Ry, Alken og Hørning.  Endnu engang sammenlignes også med Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj og Skødstrup, der ligger i nogenlunde samme afstand til Aarhus H.
Alken Alling	Svejbæk Laven Ry Alken	Alken og Alling er placeret på den nuværende jernbane-strækning Silkeborg-Skanderborg-Aarhus ligesom Svejbæk, Laven og Ry.

Tabel 3.6 Oversigt over sammenligningsgrundlaget for passagerpotentialeestimerterne.

I Tabel 3.7 er opgjort det estimerede passagerpotentiale for de undersøgte potentielle nye stationer.

Station	Opland	Forventet indbyggertal og arbejdspladser i 2027		Gennemsnitlig markedsprocent for togtrejsende	Påstigerpotentiale på en hverdag i 2027
Stilling by-midte	0-600 m	1.446	506	17 %	400
	0-1000 m	2.695	1.732	9 %	
	0-2000 m	4.707	4.614	5 %	
Stilling vest	0-600 m	252	10	17 %	370
	0-1000 m	1.581	1.111	9 %	
	0-2000 m	9.345	5.990	5 %	
Hylke	0-600 m	389	28	17 %	60
	0-1000 m	507	59	9 %	
Galten-Skovby	0-600 m	303	113	15 %	280
	0-1000 m	1.632	581	10 %	
	0-2000 m	6.966	2.505	6 %	
Låsby	0-600 m	130	31	15 %	120
	0-1000 m	758	551	10 %	
	0-2000 m	2.481	762	6 %	
Ry	0-600 m	1.578	973	23 %	630
	0-1000 m	3.329	1.064	13 %	
	0-2000 m	7.307	2.242	8 %	
Alken	0-600 m	272	20	19 %	50
	0-1000 m	298	21	14 %	
Alling	0-600 m	154	31	19 %	30
	0-1000 m	169	34	14 %	

Tabel 3.7 *Passagerpotentiale i 2027 ved de potentielle nye stationer samt ved enkelte eksisterende stationer, hvor forventningen til befolknings- og arbejdspladsudviklingen er blevet undersøgt.*

Af Tabel 3.7 ses at passagerpotentialet klart er størst ved Stilling, hvilket bunder i, at det forventede indbyggertal samt antallet af arbejdspladser i 2027 er størst her, da der især planlægges byudvikling omkring Stilling. Der kan forventes lidt flere rejsende fra en station i Stilling bymidte sammenlignet med en station vest for byen, hvilket hovedsageligt bygger på, at der ved en stationsplacering centralt i den nuværende by vil være flere beboere og arbejdspladser i nærområdet til stationen. Ved den ovenfor gennemgåede beregningsmetode vil det kræve omtrent 350 flere indbyggere (svarende til ca. 200 ekstra husstande) eller arbejdspladser inden for 600 m af stationen vest for Stilling for at de to stationsplaceringer vil have omtrent samme passagerpotentiale.

I Togfonden DK's rapport om timemodellen fremgår der også en række togmarkedsandele svarende til dem, der er udregnet i Tabel 3.7<sup>5</sup>. Benyttes disse procentsatser til at udregne antallet af påstigere ved de undersøgte stationer i Skanderborg Kommune, fås der påstigertal, som er betragteligt højere end dem, der er angivet i Tabel 3.7. Det skyldes hovedsageligt, at procentsatserne i Togfonden DK's rapport bygger på stationer i timemodelsbyerne vest for Storebælt. Timemodelbyerne er generelt større og tættere bebygget, har flere busforbindelser til og fra station samt bedre togforbindelser til andre byer i Danmark. Derved vil de oftest også opnå højere markedsandele end mindre byer. Da de undersøgte byer i Skanderborg Kommune i højere grad nok vil få rejsemønstre svarende til de nærtliggende byer af nogenlunde samme størrelse og med nogenlunde samme togbetjening, er de benyttede referencestationer (se oversigt i Tabel 3.6) til fordel for Togfonden DK's procentsatser.

I Tabel 3.8 ses de estimerede daglige påstigertal for de potentielle nye stationer i Skanderborg Kommune i sammenhæng med påstigerne for de eksisterende stationer.

Station	Antal påstigere
Aarhus	1.730*
Silkeborg	1.100
Skanderborg	770*
Ry	630
<i>Stilling bymidte</i>	400
<i>Stilling vest</i>	370
Viby	370
Hørning	290
<i>Galten-Skovby</i>	280
<i>Låsby</i>	120
Svejbæk	80
Laven	70
Alken	70
<i>Hylke</i>	60
<i>Alling</i>	30

Tabel 3.8 Oversigt over potentielle antal påstigere på en hverdag på stationerne i og omkring Skanderborg Kommune i år 2027.

\*Af hensyn til sammenlignelighed er det kun påstigerne på Arriva-togene, der medregnet i byerne, der ellers også bliver togbetjent af andre togsystemer.

Af Tabel 3.8 ses det, at åbning af Stilling station vil gøre den til den 3 mest benyttede station i Skanderborg Kommune – uanset om stationen placeres i bymidten eller vest for byen. Derimod er det begrænset, hvor stort rejsepotentialet vil være fra Hylke og Alling.

### 3.4 Potentielle fremtidige køreplaner

I dette afsnit opstilles en række mulige køreplaner for den fremtidige togtrafik i Skanderborg Kommune. Som det fremgår af Tabel 3.8, er passagerpotentialet klart størst omkring Stilling. Derfor er der i de fremtidige potentielle køreplaner, som udgangspunkt forsøgt etableret et ekstra stop i Stilling frem for nogle af de andre byer.

#### 3.4.1 Forudsætning for køreplanerne

Til udarbejdelsen af de mulige fremtidige køreplaner for togene i Skanderborg Kommune kræves der viden om, hvorledes den regionale trafik og landstrafikken vil forløbe i kommunen. Som beskrevet i 3.2.3 *Fremtidsscenerier for banebetjeningen af Skanderborg station* er der flere scenarier i spil for togbetjeningen i Skanderborg Kommune, og derfor tages der i det følgende udgangspunkt i følgende tre scenarier;

- 1 Hverken timemodellen eller en ny bane mellem Silkeborg og Aarhus er taget i brug.
- 2 Timemodellen er taget i brug
- 3 Timemodellen og dobbeltsporsløsningen for den nye jernbane mellem Aarhus og Silkeborg er vedtaget og taget i brug

I de køreplanforslag, hvor timemodellen er blevet implementeret, er køreplanerne forsøgt optimeret efter muligheden for at skabe gode muligheder for skifte til superlyntogene i Aarhus og Horsens. I dette notat tages der udgangspunkt i køreplaneksemplet fra Togfonden DK (se Figur 3.18).

L1	L2	L3			L3	L2	L1
00	08	30	København H	o	30	52	00
58	06	28	o Odense		32	54	02
00	08	30	Odense	o	30	52	00
	30	:	Fredericia		:	30	
:	45	:	Vejle		:	15	:
	00	:	Horsens		:	00	
55	18	:	o Aarhus H		:	42	05
00	:	:	Aarhus H	o	:	:	00
25	:	:	Randers		:	:	35
00	:	:	o Aalborg		:	:	00
		59	Kolding			01	
		30	o Esbjerg			30	

Figur 3.18 Køreplaneksempel for timemodellens tre toglinjer med Superlyn.<sup>5</sup>

I Togfonden DK's køreplaneksempel ses, at superlyntogene både i retningen mod Aalborg fra Aarhus og i retningen mod København fra Horsens begge afgår hver hele time (00'). Dette sætter nogle restriktioner op for togtrafikken på strækningerne omkring Skanderborg, hvis der både skal sikres gode omstigningsmuligheder til superlyntogene mod nord i Aarhus og mod syd i Horsens hver time.

### 3.4.2 Forudsætning for køretiderne

På trods af, at elektrificeringen og udrulningen af signalprogrammet vil muliggøre brug af materiel med højere kørehastighed samt tættere kørsel med togene, så tages der i forslagene til de fremtidige køreplaner udgangspunkt i rejsetiderne i de eksisterende køreplaner. Således vil usikkerhed omkring realiseringen af jernbaneplanerne inden for den planlagte tidsramme altså ikke påvirke køreplanerne, og køreplanerne vil samtidig blive meget realiserbare.

Hertil kommer, at der er benyttet en antagelse om, at hver ekstra standsning i køreplanerne vil tage 2 minutter ekstra i forhold til den eksisterende rejsetid. Det er realistisk at antage, at en standsning kan gennemføres på ca. 2 min, da der er tale om relativt små stationer passagermæssigt, og da hastighederne på jernbanen er relativt lave (herved skal der ikke bruges meget ekstra tid på nedbremsning samt efterfølgende igangsætning og acceleration). De 2 minutter kan måske næsten vise sig, at være overvurderet, da selve opholdstiden ofte kan klares på mindre end 1 minut, men ved at benytte 2 minutter i udarbejdelsen af køreplanerne, så bliver de også mere robuste.

### 3.4.3 Køreplanforslag

I forbindelse med udarbejdelsen af de mulige fremtidige køreplaner er der udelukkende taget højde for at togene skal kunne afvikles på banerne, der forløber igennem Skanderborg Kommune. Således er det ikke medtaget, hvorvidt diverse tog vil kunne krydse på den resterende bane i vestlig retning fra Silkeborg og i sydlig retning fra Horsens, samt hvorledes togene kan føres ind og ud af Aarhus H.

#### Køreplanforslag 1 (eksisterende forhold)

I Tabel 3.9 ses et køreplanforslag for afviklingen af togtrafikken i Skanderborg Kommune under de nuværende jernbanemæssige forhold – altså i tilfælde af, at hverken timemodellen eller en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg bliver gennemført, men med en standsning i Stilling.



Station	Tog							
	Intercity Aarhus - København		Regionaltog Aarhus - Esbjerg		Lokaltog (få stop) Aarhus - Herning		Lokaltog (mange stop) Aarhus - Skjern	
	Mod Aarhus	Mod Kø- benhavn	Mod Aarhus	Mod Esbjerg	Mod Aarhus	Mod Herning	Mod Aarhus	Mod Skjern
Silkeborg	:	:	:	:	36	34	2	2
Svejbæk	:	:	:	:			8	56
Laven	:	:	:	:			13	51
Alling	:	:	:	:			18	47
Ry	:	:	:	:	49	20	20	42
Alken	:	:	:	:			26	36
Skanderborg	26	41	59	15	00	9	34	31
Stilling					4	4	38	25
Hørning					8	00	42	21
Viby					15	52	49	13
Aarhus	39	27	12	00	21	47	55	7

Tabel 3.9 Køreplanforslag under de nuværende jernbanetekniske forhold.

I Tabel 3.9 ses det, at det vil være muligt, ikke blot at etablere en ny station i Stilling med to standsninger i timen, men rent kapacitetsmæssigt vil det også være muligt, at have en standsning i Alling for lokaltogene med mange stop, under de nuværende jernbanemæssige forhold.

I køreplanforslaget krydser togsystemerne hinanden i Silkeborg, Alling, Ry, Skanderborg samt på den dobbeltsporet jernbane mellem Aarhus og Skanderborg.

### Køreplanforslag 2 (timemodel)

I Togfonden DK's rapport fremgår der køreplaneksempler for strækningerne omkring Skanderborg, hvor rejsetiderne adskiller sig en smule fra de nuværende rejsetider. Således tager det f.eks. kun 43 minutter for lokaltogget med få stop fra Aarhus via Skanderborg til Silkeborg, hvorimod det også tager 43 minutter i den ene retning, men 45 minutter i den anden retning i dagens køreplan<sup>5</sup>. For lokaltogget med mange stop er der endnu større forskel. Her tager rejsetiden i Togfonden DK's rapport 46 minutter, hvorimod det tager henholdsvis 49 og 51 minutter i hver retning i dagens køreplan<sup>5</sup>. Hvorvidt rejsetidsforbedringen skyldes, at Togfonden DK medregner effekten af signalprogrammet, elektrificeringen eller en hastighedsforbedring med en makshastighed på 140 km/t på strækningen mellem Skanderborg og Herning, som også omtales i rapporten<sup>5</sup>, vides ikke. Rejsetidsforskellen kan også skyldes, at køreplanerne i dag er indrettet med ekstra køretidstillæg, ekstra tidsstillæg i forbindelse med krydsninger, længere holdetider mm. – alt noget der i sidste ende giver operatøren mere sikkerhed i afviklingen af driften, men giver passa-

gerne længere rejsetider. Som tidligere nævnt benyttes i dette notat eksisterende rejsetider, hvilket gør køreplanerne meget realiserbare.

I Tabel 3.10 ses et køreplanforslag for afviklingen af togtrafikken i Skanderborg Kommune efter implementeringen af timemodellen.

Station	Tog											
	Intercity Aarhus - København		Regionaltog Aarhus - Esbjerg		Lokaltog (få stop) Aarhus - Herning		Lokaltog (mange stop) Aarhus - Skjern		Superlyn (få stop) Aarhus - København		Superlyn (mange stop) Aarhus - København	
	Mod Aar- hus	Mod Kø- ben- havn	Mod Aar- hus	Mod Es- bjerg	Mod Aar- hus	Mod Her- ning	Mod Aar- hus	Mod Skjern	Mod Aal- borg	Mod Kø- ben- havn	Mod Aar- hus	Mod Kø- ben- havn
Horsens	11	54	46	29	:	:	:	:			00	00
Tvingstrup					:	:	:	:				
Hovedgård					:	:	:	:				
Hylke					:	:	:	:	:	:	:	:
Silkeborg	:	:	:	:	29	25	4	00	:	:	:	:
Svejbæk	:	:	:	:			10	54	:	:	:	:
Laven	:	:	:	:			15	49	:	:	:	:
Alling	:	:	:	:					:	:	:	:
Ry	:	:	:	:	42	11	20	42	:	:	:	:
Alken	:	:	:	:			26	36	:	:	:	:
Skanderborg	26	41	2	15	53	00	34	31	:	:	:	:
Stilling					57	55	38	25	:	:	:	:
Hørning					1	51	42	21	:	:	:	:
Viby					8	43	49	13				
Aarhus	39	27	15	00	14	38	55	7	00	5	18	42

Tabel 3.10 Køreplanforslag, hvor timemodellen er implementeret og taget i brug.

I Tabel 3.10 er lokaltogene forsøgt tilpasset, så de giver bedst mulige skiftetider med superlyntogene med få stop i Aarhus. Der er som udgangspunkt forsøgt at opnå skiftetider på 5 minutter, hvilket giver god tid for passagerne til også at skifte perron, hvis det vil blive nødvendigt. Da de hurtigste superlyntog i Aarhus ankommer 55' og afgår 00' i nordgående retning og ankommer 00' og afgår 05' i sydgående retning, vil det være mest optimalt for lokaltogene, at ankomme 55' og afgå

05' for at servicere så mange passagerer som muligt<sup>9</sup>. Disse tider er dog ikke helt realiserbare, når der benyttes de eksisterende rejsetider på strækningen, da krydsningen i Skanderborg ikke vil passe, derfor afgår lokaltoget 2 minutter senere i minuttal 07'.

I dette køreplansforslag vil det også være muligt at lade lokaltoget med mange stop mellem Aarhus og Silkeborg standse i Alling, hvilket også var tilfældet i Køreplansforslag 1. I det tilfælde vil lokaltoget blot skulle køre 2 minutter tidligere fra Silkeborg i retningen mod Aarhus og ankomme 2 minutter senere i modsatte retning, hvorved der vil være tid til en standsning i Alling.

I køreplansforslaget krydser togene hinanden i Laven, Ry, Skanderborg samt på den dobbeltsporede bane mellem Aarhus og Skanderborg.

### Køreplansforslag 3 (timemodel og ny bane Aarhus-Silkeborg)

I dette forslag tages der udgangspunkt i, at timemodellen er blevet taget i brug, og at der er etableret en ny dobbeltsporet jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, hvilket vil reducere antallet af tog mellem Silkeborg og Skanderborg til ét lokaltog i timen i hver retning.

<sup>9</sup> Dette vil i praksis dog ikke lade sig gøre, da superlyntogene og lokaltogene vil have samtidig ind- og udkørsel i Aarhus i sydlig retning. I de tilfælde, hvor de helt samme minuttal er opnået, vil det altså være nødvendigt med en finpudsning af afgangs- og ankomsttiderne i Aarhus H for lokaltogene.

Station	Tog											
	Intercity Aarhus - København		Regionaltog Aarhus - Esbjerg		Lokaltog (få stop) Aarhus - Horsens		Lokaltog (mange stop) Aarhus - Silkeborg		Superlyn (få stop) Aarhus - København		Superlyn (mange stop) Aarhus - København	
	Mod Aar- hus	Mod Kø- ben- havn	Mod Aar- hus	Mod Es- bjerg	Mod Aar- hus	Mod Hor- sens	Mod Aar- hus	Mod Silke- borg	Mod Aal- borg	Mod Kø- ben- havn	Mod Aar- hus	Mod Kø- ben- havn
Horsens	11	54	46	29	5	55	:	:			00	00
Tvingstrup							:	:				
Hovedgård							:	:				
Hylke							:	:	:	:	:	:
Silkeborg	:	:	:	:	:	:	4	00	:	:	:	:
Svejbæk	:	:	:	:	:	:	10	54	:	:	:	:
Laven	:	:	:	:	:	:	15	49	:	:	:	:
Alling	:	:	:	:	:	:			:	:	:	:
Ry	:	:	:	:	:	:	20	42	:	:	:	:
Alken	:	:	:	:	:	:	26	36	:	:	:	:
Skanderborg	26	41	2	15	19	41	34	31	:	:	:	:
Stilling					23	36	38	25	:	:	:	:
Hørning					27	32	42	21	:	:	:	:
Viby					34	24	49	13				
Aarhus	39	27	15	00	40	19	55	7	00	5	18	42

Tabel 3.11 Køreplanforslag, hvor timemodellen og dobbeltsporsløsningen mellem Aarhus og Silkeborg er implementeret og taget i brug.

Når der kun er ét lokaltog i timen i hver retning mellem Silkeborg og Aarhus via Skanderborg, som dobbeltsporsløsningen mellem Aarhus og Silkeborg lægger op til, er det muligt, at indføre et nyt lokaltogssystem i området (se køreplanforslaget i Tabel 3.11). For at skabe gode skifteforbindelser til både superlyntogene i Horsens og i Aarhus, vil det være en mulighed, at lade det nye lokaltogssystem køre mellem Aarhus og Horsens via Skanderborg. Således kan toget foruden disse byer også standse på stationerne mellem Skanderborg og Aarhus – heriblandt Stilling, som derved stadig vil have to tog i timen i hver retning. Det vil være besværligt, at lade det nye lokaltogssystem køre mellem Horsens og Silkeborg via Skanderborg, da sporene på Skanderborg station ligger således i dag, at toget vil være nødsaget til at vende på stationen med lang ventetid til følge. Det er således primært Skanderborg, Stilling, Hørning og Viby, der vil få glæde af det nye lokaltogssystem.

Dog ankommer og afgår lokaltogene således, at de vil give rejsende fra Laven, Ry og Alken, der vil rejse med superlyntogene med mange stop, henholdsvis 12 og 7 minutters skiftetid på Skanderborg station i forbindelse med skift fra og mod Horsens. Samtidig er skiftetiderne på 5-7 minutter til superlyntogene med få stop på Aarhus H stadig bevaret.

Som tilfældet også var i Køreplansforslag 2 vil det være muligt at lade lokaltoget med mange stop mellem Aarhus og Silkeborg standse i Alling, hvorved lokaltoget blot vil skulle køre 2 minutter tidligere fra Silkeborg i retningen mod Aarhus og ankomme 2 minutter senere i modsatte retning, for at der vil være tid til en standsning i Alling.

Hertil kommer, at det nye lokaltogssystem, der er oprettet i dette køreplansforslag til at operere mellem Aarhus og Horsens også vil kunne betjene Tvingstrup, Hovedgård eller Hylke. Herved vil lokaltoget i retningen mod Aarhus blot skulle ankomme senere til Aarhus H (og de foregående stationer fra Skanderborg og frem), samt afgå tidligere i modsatte retning - alt efter antallet af ekstra standsninger. Dette vil også nedbringe skiftetiden mellem de to lokaltogssystemer på Skanderborg station.

## **NOTAT – Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032**

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har udsendt en høringsudgave for trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032 i høring hos alle kommuner og regioner i landet. Høringsfristen er sat til den 26. februar 2018.

Administrationen har set nærmere på høringsmaterialet for at vurdere trafikplanens fordele og ulemper for borgere og virksomheder i Slagelse Kommune. Trafikplanen stræber generelt efter kortere rejsetider i landets yderområder og større kapacitet (dvs. flere tog) på banenettet. Administrationens vurdering af trafikplanen er, at den ligger fint i tråd med Slagelse Kommunes overordnede strategier på transportområdet og understøtter erhvervslivet ved at fremme mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Et centralt element i Trafikplanen er den forventede togbetjening i 2022, den foreslåede togbetjening i 2027 og den foreslåede togbetjening i 2032. Den forventede og foreslåede togbetjening bygger på en lang række forudsætninger, som fx ny infrastruktur som nye jernbaner mellem Ringsted og København, fuldt udbygget signalprogram, hastighedsopgradering, elektrificering og nye tog. Den forventede vækst i hele landet på jernbaneområdet skønnes at være på 13 pct. i 2022, 27 pct. i 2027 og 29 pct. i 2032.

Væksten genereres i særlig høj grad på jernbanerne øst for Storebælt, som står for over halvdelen af den samlede passagertilvækst i hele landet.

Regionaltrafikken øst for Storebælt forventes at stige med 28 pct. frem til 2032. Stigningen i regionaltrafikken skyldes forbedrede transportforhold for især pendlere, som rejser kortere end fritidsrejsende.

### **Øget fremkommelighed mod øst og vest**

Ifølge Trafikplanen vil passagerefterspørgslen på Slagelse og Korsør station forblive på samme niveau som i dag. Hastighedsopgraderinger og en række andre tiltag på banestrækningen mellem Odense og København H vil frem mod 2032 øge fremkommeligheden og reducere passagernes samlede rejsetider.

### **Ny jernbane mellem Ringsted og København**

En helt ny jernbane mellem Ringsted og København via Køge, vil gøre afstanden til både København og Køge kortere og vil give baghjul for arbejdsmobiliteten for kommunens borgere. Ifølge Trafikplanen forkortes rejsetiden mellem Slagelse station og København H med 10 minutter når alt er fuldt implementeret i 2032.

En ny jernbane vil gøre arbejdspladserne i Køge- området lettere tilgængelige med den kollektive trafik, i modsætning til i dag, hvor det er meget besværligt og tidskrævende at pendle med den offentlige trafik til Køge.

Idet det kollektive trafiknet udvides mod Køge, som har et stærkt erhvervsliv, vurderer administrationen, at Trafikplanen vil få positive effekter for beskæftigelsen i Slagelse Kommune.

Derudover vurderes det, at Trafikplanen kan være med til at aflaste kommunens overordnede vejnet, idet den kollektive trafik bliver mere konkurrencedygtig.

Administrationen har ingen bemærkninger til Trafikplanen.

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

Den 25. januar 2018  
J.nr. 13.05.16-P00-1-17  
Ref. bbo

Sendt til e-mailadressen [info@tt.dk](mailto:info@tt.dk)

### Høringssvar fra Solrød Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Solrød Kommune har den 24. november 2017 modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 med høringsfrist den 29. januar 2018.

Økonomi-, teknik- og miljøudvalget har på møde den 22. januar 2018 behandlet Trafikplanen, som giver anledning til følgende bemærkninger:

Solrød Kommune finder høringsudgaven af Trafikplan 2017-2032 interessant især i forhold til, at den nye jernbaneforbindelse København-Ringsted forventes at frigive kapacitet på Køge Bugt S-togslinjen.

#### *Trylleskov Strand S-togsstation*

Ved idriftsættelse af jernbaneforbindelsen København-Ringsted december 2018 frigives der kapacitet på Køge Bugt S-togslinjen, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder skal udnyttes til øget robusthed og punktlighed. Det er Solrød Kommunes vurdering, at den frigivne kapacitet også rent samfundsøkonomisk bør udnyttes/optimeres med nye passagerer. Administrationen anbefaler derfor, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen prioriterer etableringen af Trylleskov Strand Station hurtigst muligt for at sikre en høj udnyttelsesgrad på S-togsnettet.

Med Trafikplan 2017-2032 etableres der tre nye S-togsstationer, bl.a. ved den nye bydel Vinge syd for Frederikssund og Køge Nord. Det er god planlægning, at nye bydele understøttes og opbygges omkring god tilgængelighed til togstationer. Samme planlægning har Solrød Kommune også foretaget med udbygningen af Trylleskov Strand i tiltro til, at staten realiserer Trylleskov Strand S-togsstation. Den nye bydel Trylleskov Strand forventes at have i samlet indbyggertal på ca. 2400 indbyggere i 2022. Allerede fra 2022 forventer styrelsen et fald på mere end 10% fra Solrød Strand Station mod Ny Ellebjerg Station, som kan udlignes/optimeres ved bl.a. at etablere Trylleskov Strand Station.

#### *Den statslige jernbane "Lille Syd" overtages af Region Sjælland og Lokaltog A/S*

Fra 2021 overtager Region Sjælland og Lokaltog A/S driften af den nordlige del af "lille Syd", som i den sammenhæng overgår til lokalbanerne i takt med, at jernbaneforbindelse København-Ringsted tages i brug. Solrød Kommune forventer, at serviceniveauet opretholdes minimum som togdriften sker i dag d.v.s. med samme frekvens som i dag og med høj punktlighed. Endvidere forventes nye og moderne tog på strækningen med niveaufri ind- og udstigning.

Venlig hilsen

Niels Hörup      Henrik Winther Nielsen  
Borgmester      Administrerende Direktør





Til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen

### **Sorø Kommunes høringssvar Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Med baggrund af manglende fremsendelse af høringsdato for udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, er nærværende høringssvar kun blevet behandlet administrativt, da Sorø Kommune blev oplyst om fri-  
sten en uge forinden, hvilket har umuliggjort en politisk behandling.

#### *Togbetjeningen 2022-2032*

- I planen lægges der op til, at togforbindelsen mellem Odense og København forbedres. I 2022 forventes togforbindelsen mellem Ringsted-København at være hurtigere og hyppigere, som følge af udbygningen af den nye bane over Køge, og i 2024 er der i planen forventninger om en hastighedsopgradering på strækningen Ringsted-Odense, hvis der træffes beslutning om dette.  
Sorø Kommune har en forventning om, at disse opgraderinger af den midtsjællandske togdrift, også vil komme Sorø Kommune til gode, da pendlerstrømmen ind og ud af kommunen er forholdsvis stor og forventes at stige i de kommende år, med baggrund i fremskrivningen af passagertal for Sorø Station. Sorø Kommune har derfor klare forventninger om, at frekvensen for togafgange på Sorø Station øges, hvorved der vil opnås 20 min. togdrift i begge retninger.
- Det er positivt at togbetjeningen i 2027, på grund af det udbyggede signalprogram vil medføre flere punktlige afgange fra Sorø Station.

#### *Varsling af infrastrukturarbejder*

- Sorø Kommune ser gerne, at der varsles om anlægsarbejder i god tid, således at Sorø Kommune i samarbejde med Movia, har mulighed for at tilpasse køreplanerne for busafgange fra Sorø Station og der-

Den 23. februar 2018  
J.nr. 340-2018-4866  
Sag vedr.

**Teknik, Miljø og Drift**  
Rådhusvej 8  
4180 Sorø  
T 5787 6000  
soroekom@soroe.dk  
www.soroe.dk

Christina Natalie Kompf  
T 57876365  
chko@soroe.dk



med mindske frafaldet af buspassagerer i de perioder, hvor der arbejdes med infrastrukturprojekter

*Passagerudviklingen for Sorø Station*

- Fremskrivningen af passagertal viser, at antallet af afrejser og ankomster pr. dag på Sorø Station forventes at stige fra 3.400 i 2015 til 4.000 i 2022 og 4.800 i 2032 – en stigning på henholdsvis ca. 18 % og 41 % i forhold til 2015. Sorø Kommune har erfaret, at parkeringskapaciteten på Sorø Station allerede i dag ofte er fuldt udnyttet. Sorø Kommune ser derfor gerne, at løsninger til eventuelle fremtidige udfordringer med parkeringskapacitet, som følge af stigende passagertal, indtænkes i trafikplanen.

Med venlig hilsen

Vibeke Solvang  
Leder Plan, Byg, Trafik

Teknik, Miljø & Drift - Sorø Kommune

22. FEBRUAR 2018

JOURNALNUMMER  
05.01.25-P17-1-18

SKREVET AF  
JACOB ASBJØRN JACOBSEN

## HØRINGSSVAR TIL TRAFIKPLAN FOR DEN STATSLEGE JERNBANE 2017-2032

Stevns Kommune har med stor interesse læst den nye trafikplan igennem som direkte påvirker vores område og borgere i både Stevns og Faxe kommune.

Stevns Kommune anbefaler, at planen tilpasses på en række områder, så den i højere grad understøtter potentialet for at øge passagerantallet på strækningen Rødvig – Køge. Denne strækning har allerede i dag dagligt et stort antal passagerer og det vurderes, at passagertallet vil stige, hvis trafikplanen øger muligheden for effektive forbindelser til København.

Stevns Kommune har særligt derfor hæftet sig ved nedenstående forhold, som vil øge planens samfundsøkonomiske effekt fordi passagerantallet vil stige ved følgende ændringer

1. At Region Sjælland og Lokaltog A/S overtager driften af strækningen Køge – Roskilde fra 2021 som vil køres i samdrift med lokaltrafikken Køge-Rødvig/Faxe Ladeplads.

Den beslutning kan Stevns Kommune støtte, men vil dog bemærke, at den foreslåede ændring samtidig som udgangspunkt vil forringe togdriften fra kvarters drift til halvtimes drift fra Hårlev station.

Men med den nuværende udformning er det teknisk muligt at bibeholde 15 min. drift mellem Hårlev og Køge, da flaskehalsen og årsagen til behovet for 30 minutters drift findes mellem Køge og Køge Nord og på strækningen mod Roskilde.

Stevns Kommune anbefaler derfor, at den eksisterende 15 min. drift bibeholdes fra Køge til Hårlev. Dette har ligeledes været et ønske fra regionsrådsmødet d. 22. august 2017 – sag 23, hvor der var enighed i at støtte op om en fremtidig fase 2 med kvartersdrift på hele banen fra Hårlev til Roskilde, da dette har regional betydning.

22. FEBRUAR 2018

Det er vores vurdering, at den tekniske mulighed for 15 minutters drift vil øge passagerantallet markant fordi de fleste passagerer fra Rødvig skifter tog i Køge. Halvtimes drift vil derimod medføre færre passagerer fordi det øger ventetiden på Køge Station for korresponderende tog til København

2. At der på linjen Rødvig – Hårlev – Køge er en samfundsøkonomisk fordel ved at få linjen til på Køge Station at korrespondere med togdriften mod København H. og Næstved samt returforbindelserne, da denne linje har et stort nuværende passagertal og samtidig har et potentielt større kundegrundlag.

Stevns Kommune forventer, at togdriften med Lokaltog planlægges således at skiftetid med tog i Køge mod/fra København/Næstved er maksimalt 5 min.

3. I henhold til side 40 bemærker Stevns Kommune, at togene korresponderer i Haslev og der er ikke nævnt et nordligere korrespondancested.

Stevns Kommune anbefaler i stedet, at Køge station bliver samlingspunkt fordi man dermed vil kunne udnytte potentialet fuldt ud med omlægningen af Næstved – Køge – København - Nivå.

I Køge er der nemlig adgang til:

- bybusser til og fra Køge,
- banen Næstved – Køge – København - Nivå,
- Lokaltog og S-tog.

Stevns kommune er bekendt med, at der på Køge Station kun er 3 gennemkørselsspor med perron ledige til 4 tog. Såfremt de skal korrespondere samtidigt er dette en udfordring, som dog kan løses.

I planen bør det derfor tilføjes, at der i forbindelse med etablering af dobbeltspor nord for Køge Station samtidigt etableres en ny perron på Køge Station til det nuværende 4. gennemkørselsspor til afvikling af 2 samtidige regionaltog og 2 samtidige lokaltog. Dette vil medføre en større robusthed i køreplanen og det er opmålt, at der er fysisk plads til dette på Køge Station.

Lokaltog har i skrivelse til Stevns kommune - ligesom det er anført i Regionens plan "Sjælland baner vejen" - redegjort for at der på sigt, og samtidigt med at der etableres dobbeltspor nord for Køge, etableres 15 min. drift fra Hårlev til Roskilde.

22. FEBRUAR 2018

Stevns kommune gør opmærksom på, at der kan findes praktiske og anvendelige løsninger i en overgangsperiode frem til at der anlægges dobbeltspor nord for Køge Station og en udbygning af Køge Station.:

- På Køge Station afsættes 2 spor til Lille Syd banen.
- Det 3. spor reserveres til Lokaltog.

Trafikafviklingen fra det 3. spor foreslås afviklet på følgende måde:

- Lokaltoget fra Stevns/Faxe kommune kommer fra Hårlev til Køge station og anvender den sydlige del af perronen.
- Lokaltoget Køge/Roskilde anvender den nordlige del af perronen.

Ovenstående betyder, at der skal ske togskitte på Køge Station for samtlige passagerer, der anvender Lokaltog til og fra Køge Station, hvilket de også gør i dag.

Rejsende vil med dette forslag dermed ikke opleve forringelse i forhold til de nuværende forhold. Og togskittet vil ikke skade i forbedringer i rejsetiden, som rejsende fra Stevns Kommune vil opleve, såfremt der er direkte korrespondance mellem samtlige forbindelser på Køge Station.

At frakoble rejsende fra Stevns i de forbedringer, som banen Næstved – Køge – København – Nivå lægger op til, vil stride direkte mod mål og visioner for den kollektive trafik, idet det ikke forbedrer muligheden for transport i de mindre befolkede områder og ej heller gør det kundeorienteret ved kun at lave korrespondance i Haslev (s.7). Og det vil således heller ikke være en samfundsøkonomisk fornuftig beslutning eftersom potentialet for stort et øget passagerantal er større, hvis Rødvig-Køge kan korrespondere med forbindelserne på Køge Station

Dette er ligeledes en kontrast til trafikplanen s. 21 hvor det fremgår, at det tilstræbes at sikre frekvens, enkle køreplaner med faste minuttal, gode korrespondancer samt kortest mulig rejsetid.

4. At der ligger et vækst potentiale for passagertallet ved at forbedre driften på de mindre baner ved at forbedre den samlede transporttid for brugere i Stevns Kommune.

Derfor bør passagertal fra disse baner fremgå i notatet som vækst potentiale for den offentlige trafik.

22. FEBRUAR 2018

En stigning i passagertallet på Lokalbanelinjen fra Stevns Kommune vil samtidigt aflaste den øvrige infrastruktur og være medvirkende til at mindske trængselsproblemerne for biltrafikken i og omkring Køge. Det skal nævnes, at der kører ca. 10.000 ÅDT alene gennem Stevns kommune, der potentielt kan overflyttes til at anvende offentlig transport.

Samlet er der et potentiale på 30-35.000 borgere i Stevns og Faxe Kommune som kan blive fremtidige brugere af offentlig transport og samtidig være med til at aflaste den øvrige infrastruktur til og fra København.

5. At der i trafikplanen skrives at der standses ved alle stationer mellem Nivå-København-Køge-Næstved.

For brugerne fra Stevns Kommune er det afgørende at halvtimes driften på denne strækning opretholdes og at den forbedrede transport id som fremgår af trafikplanen fastholdes i fremtiden. Dette vil sikre en varig passagerfremgang.

Stevns Kommune bemærker, at flere stop på strækningen ved nye stationer vil svække potentialet for passager fremgang

6. Stevns Kommune er positive over for den foreslåede mulighed for omstilling i Ny Ellebjerg til tog mod Kastrup.
7. At strækningen mellem Køge og Køge N flere steder nævnes i trafikplanen som en flaskehals med dens enkeltsporede strækning.

Men eftersom det er teknisk muligt at lave en udvidelse til 2 spor, bør det derfor prioriteres højt, at denne flaskehals fjernes, samt at udbygge med endnu en perron på Køge Station

Det vurderes ikke som en holdbar løsning at bibeholde 1 spor på denne strækning da dette samtidig forringer muligheden for 15 minutters drift på strækningen mellem Hårlev og Roskilde.

Derfor bør denne strækning tilføjes kommende projekter i trafikplanen.

8. At forlængelse af perroner på bl.a. Ølby station gør kørebanen mere robust og fleksibel og derfor ønsker Stevns Kommune at perronerne forlænges.

Dette vil samtidig forbedre fremkommeligheden for tog som benyttes af borgere fra Stevns Kommune.

22. FEBRUAR 2018

Stevns Kommune bemærker i øvrigt, at der bør kigges på de øvrige perroner og se om der er andre som giver samme udfordringer i forhold til de længere togsæt på banen Næstved-Køge-København-Nivå.

En manglende forlængelse af perroner vil give køreplanen en mindre robusthed og dermed dårligere transporttid og overgangstid for passagerne fra Stevns Kommune.

En forringelse af serviceniveauet fra borgere fra Stevns Kommune kan ikke accepteres.

Såfremt Trafikstyrelsen ønsker uddybelse af høringsvarene, stiller Stevns Kommune sig gerne til rådighed.

Venlig Hilsen

Jacob Asbjørn Jacobsen  
Leder af Vej & Materielgård  
Stevns Kommune

Trafikstyrelsen  
Chefkonsulent  
Dorte Wadum  
dwa@tbst.dk

---

Med henvisning til din mail af 5. januar 2018 til Brian C. Rasmussen, Struer Kommune, henvender jeg mig for at få klarhed over et væsentligt spørgsmål om togbetjening til og fra Struer.

Af ovennævnte mail fremgår det, at udbuddet som er fastlagt i trafikplanen vil resultere i én afgang i timen fra Struer over Gødstrup.

Struer Kommunes tidligere borgmester og undertegnede har i løbet af efteråret 2017 arbejdet med dette spørgsmål, bl.a. i forbindelse med et møde med ministeren den 11. oktober 2017. Vi har fået tilkendegivelse fra folketingsmedlem Kristian Phil Lorentzen og folketingsmedlem Rasmus Prehn om spørgsmålet.

Kristian Phil Lorentzen og Rasmus Prehn har tydeligt overfor den tidligere borgmester og jeg tilkendegivet, at der var sikkerhed for 2 afgang i timen fra Struer over Gødstrup.

Det er derfor med stor forundring, at vi modtager din mail som besvarelse på henvendelsen fra Brian C. Rasmussen.

Jeg antager, at din besvarelse beror på en mistofståelse.

Vi finder det kritisabelt, at den klare politiske tilkendegivelse om vi har modtaget og som jeg i øvrigt har fået bekræftet fra de pågældende folketingsmedlemmer ikke er slået igennem i styrelsens kommunikation til Struer Kommune.

DATO  
10-01-2018

JOURNALNUMMER  
05.01.25-G00-1-16

RÅDHUSET  
SEKRETARIATET  
ØSTERGADE 15, 1. SAL, INDGANG B  
7600 STRUER

E: SEKRETARIATET@STRUER.DK  
F: 96 84 81 19  
T: 96 84 81 14

Jeg behøver ikke understrege sagens vigtighed for den sammenhængende togbetjening af Nordvestjylland, og jeg skal derfor venligst anmode om, at du snarest muligt bekræfter overfor mig, at den politiske aftale om 2 afgang i timen fra Struer over Gødstrup kan rummes inden for det forestående udbud.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, representing the name Niels Viggo Lynghøj.

Niels Viggo Lynghøj  
borgmester

Kopi til: Trafikminister Ole Birk Olesen, folketingsmedlemmerne Kristian Phil Lorentzen og Rasmus Prehn





Trafik, Bygge og Boligstyrelsen,  
Att. Kontorchef Jan Albrecht.

26. februar 2018

## **Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune har modtaget høringsmaterialet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og ønsker følgende bemærkninger tilføjet den endelige plan:

### ***Infrastrukturen på Grenaa-banen er statslig jernbane***

Grenaa-banen mangler i afsnittene om trafik og kapacitet på den statslige jernbane. Norddjurs og Syddjurs Kommuner vil understøtte at Grenaa-banen fortsat er en statslig jernbane i lighed med eksempelvis strækninger i Nordjylland. Det er derfor Norddjurs og Syddjurs Kommuners opfattelse, at reinvesterings og vedligehold i jernbanen fortsat er et statsligt ansvar. Aarhus Letbane I/S (som ejes af Aarhus Kommune med 87,7% og Region Midtjylland med 12,3%) kan ikke forventes at have den fornødne interesse i vedligehold og reinvesterings af jernbanen udenfor Aarhus Kommune.

### ***Nødvendighed af etableret dobbeltspor på strækningen mellem Hornslet og Aarhus***

I takt med fortsat stigende passagertal og nye stationer på letbanen vil der opstå pres på rejsetiden mellem Grenaa og Aarhus H. Der er derfor behov for en udbygning fra enkeltspor til dobbeltspor på strækningen mellem Hornslet og Aarhus. Udbygningen til dobbeltspor er forudsætning for højfrekvent drift med 4 afgangene i timen. En drift der afspejler den øgede bosætning langs Grenaa-banen, og dermed også et mere og mere aktualiseret behov for pendlere. Dobbeltspor vil endvidere kunne sikre gode sammenhængende togforbindelser mellem Djursland og resten af landet via Aarhus H. Staten har som ejer af jernbanen et ansvar for etablering af denne udbygning.

### ***Forventning om etablering af dobbeltspor eller krydsningsspor mellem Hornslet og Grenaa***

Dobbeltspor eller krydsningsspor vil skabe den fornødne driftssikkerhed og mulighed for øget kapacitet på Grenaa-banen. Der skal etableres dobbeltspor for at kunne tilbyde gennemkørende tog, få højere frekvens på strækningen, skabe robusthed i forhold til uregelmæssig drift og hurtig afhjælpning af nedbrud. Med den eksisterende

infrastruktur vil det ikke være muligt at øge frekvensen ud over de eksisterende 2 afgangene i timen til og fra Grenaa eller at etablere gennemkørende letbanetog med få stop mellem Grenaa og Aarhus H. Staten har som ejer af jernbanen et ansvar for etablering af denne udbygning.

Med forventningen om at disse rettelser bliver indarbejdet i Trafikplan for statslige jernbaner 2017-2032 ser vi frem til den endelige version af planen.

Med venlig hilsen



Ole Bollesen  
Borgmester Syddjurs Kommune



Jan Pedersen  
Borgmester Norddjurs Kommune

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



### Høring af trafikplanen for den statslige jernbane 2017 - 2032

Sønderborg kommune har modtaget trafikplanen til høring. Vores svar er med fokus på det sønderjyske område med tilslutning til det svar, som Sydtrafik har fremsendt efter godkendelse af selskabets bestyrelse.

Togtrafikken er sammen med den kollektive bustrafik en vigtig forudsætning for et velfungerende transportsystem. Såvel tog som busser er medvirkende til mobilitet, som er en vigtig del af det moderne liv. Et sammenhængende system skal blandt andet støtte op om unges mulighed for at tage uddannelse og dette med færrest mulige barrierer i form af lang rejse- og ventetid.

I vores kommune vægtes den kollektive trafik højt, hvorfor al den kommunale buskørsel gennem trafikselskabet sker med nye biogasbusser og med investering i en gasfyldestation i samarbejde med Nature Energy. Vi tror på, at det er vigtigt med et bredt udvalg af transportformer lige fra privatbil, cykel og samkørselsordninger til bus, tog og landsbybusser, da mobilitet har langt større betydning end kun at komme fra A til B.

Som det fremgår af trafikplanen, er toget rygraden i den kollektive trafik. Med målet om passagervækst bør der derfor som minimum være timedrift mellem Sønderborg og Tinglev, da den nuværende frekvens med tog hver anden time ikke er medvirkende til at fastholde eller få flere til at benytte toget til såvel de kortere rejser som de længere mod Odense, København og Århus. Med en højere frekvens vil toget være et reelt transportalternativ ligesom det også vil have stor betydning for Syddansk Universitet – der er beliggende ved siden af stationen i Sønderborg – for at tiltrække studerende og besøgende fra såvel Syddanmark som syd for grænsen.

Det grænseoverskridende samarbejde og fællesskab med Schleswig og Flensborg by er vigtig for Sønderborg kommune blandt andet i form kultur, arbejdskraft og erhverv. Det har derfor stor betydning for Sønderborg og området, at også togtrafikken på tværs af landegrænsen indgår i planen for den statslige jernbane, hvilket ikke er tilfældet i høringsudgaven.

Venlig hilsen

Aase Nyegaard  
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Sønderborg Kommune

Projekt & Anlæg

Rådhusvej 10

6400 Sønderborg

J.nr. 17/43604

Dato: 14. februar 2018



## TØNDER KOMMUNE

Trafik, Bygge og Boligstyrelsen  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

### Politik og udvikling

Direkte tlf.: +4574928106  
Mail: [herakr@toender.dk](mailto:herakr@toender.dk)  
Sags id.:  
13.05.00-P17-1-17

**22-02-2018**

### **Høringssvar - den statslige jernbane**

Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032 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.

Trafikplanen omfatter som udgangspunkt kun den indenlandske trafik. 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 timedrift. Hermed så den grænseoverskridende strækning kan være gennemkørende fra Esbjerg til Niebüll. Det er Tønder Kommunes ønske og forventning, at Danmark senest ved nyt udbud af linjen i 2020, 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 forbindelsen har timedrift. Dette gælder både for erhvervsPendling og uddannelsessøgende.

Det glæder Tønder Kommune, at nærbaneprojektet i Esbjerg er indeholdt i planen. For at få den maksimale tværkommunale effekt af projektet, er det nødvendigt at der er timedrift på ruterne ind til nærbanen.

Tønder Kommune noterer med tilfredshed, at planen indeholder fastholdelse af timedriften mellem Esbjerg og Tønder.

Venlig hilsen

Henrik Frandsen  
Borgmester

Klaus Liestmann  
Kommunaldirektør

## Modtaget 29. januar 2018

Høringssvar fra Tårnby Kommune

Tårnby Kommune har følgende svar på høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032:

- ønske om rettidighed og minimering af togaflysninger i forbindelse med betjening af stationer i Tårnby,
- flere direkte forbindelser til Lufthavnen fra forskellige landsdele,
- opretholdelse af god trafikbetjening af Tårnby Station bl. a. med baggrund i planlagt fornyelse af det stationsnære center 'Tårnby Torv',  
samt
- prioritering af persontogtrafik til stationer i Tårnby Kommune.

Venlig hilsen

Teknisk Chef  
Betina Grimm

/

Peter Günther  
Centerleder

**TÅRNBY KOMMUNE**  
EJENDOMSCENTRET  
AMAGER LANDEVEJ 76  
2770 KASTRUP

TEL. 32 47 15 64  
DIR. 32 47 15 64  
MAIL [PGY.TF@TAARNBY.DK](mailto:PGY.TF@TAARNBY.DK)  
[WWW.TAARNBY.DK](http://WWW.TAARNBY.DK)

---

Gør dig selv en online tjeneste - sig farvel til køer, ventetoner og åbningstider og goddag til digital selvbetjening.

På [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.taarnby.dk](http://www.taarnby.dk) har du adgang til digital selvbetjening og digital post døgnet rundt - og nøglen er dit NemID.

Peter Günther  
Centerleder

**TÅRNBY KOMMUNE**  
EJENDOMSCENTRET  
AMAGER LANDEVEJ 76  
2770 KASTRUP

TEL. 32 47 15 64  
DIR. 32 47 15 64  
MAIL [PGY.TF@TAARNBY.DK](mailto:PGY.TF@TAARNBY.DK)  
[WWW.TAARNBY.DK](http://WWW.TAARNBY.DK)



**Varde  
Kommune**

**Til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen**

**Økonomi og Borgerservice**

Frisvadvej 35, 6800 Varde

79946550

Høringssvar vedr. "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032"

20-02-2018

Varde kommune har læst den udsendte høringsudgave af ovennævnte trafikplan.

**Helle Marquertsen**

Direkte tlf.: 79946550

Vi har følgende kommentarer til planen:

- I planen foreslår man, at reducere betjeningen på jernbanen mellem Esbjerg og Ringkøbing fra 15 til 9 daglige afgang – dvs. 2 timers drift i stedet for time-drift. Forslaget kommer naturligt i kølvandet på at passagertallet er begrænset især i aftentimerne. Det er dog kommunens vurdering, at en reduktion i antallet af afgang vil reducere mobiliteten for de borgere der bor i Varde kommunes nordøstlige del og muligvis gøre det vanskeligere for borgere uden egen bil at drage nytte af den jobmæssige udvikling i Esbjerg. Samtidig vil det reducere muligheden for at virksomheder i Varde kommune kan tiltrække arbejdskraft fra omkringliggende kommuner.
- I trafikplanen lægges stor vægt på indsatsen for at reducere transporttiden mellem hovedstaden og byer på Fyn og i Jylland – herunder Esbjerg. Tidligere nævnte reduktion i antallet af daglige afgang mellem Esbjerg og Ringkøbing vil reducere nytteværdien af en reduceret rejsetid mellem København og Esbjerg for borgere og virksomheder i Varde kommune.

**Journalnr.:** 30350/18

**Sagsnr.:** 17/13135

Med venlig hilsen

**Helle Marquertsen**

Borgerservicechef

**E** hmar@varde.dk

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

Sendt pr. mail til [sia@tbst.dk](mailto:sia@tbst.dk)

## Angår Trafikplan for den statslige jernbane

Vejle Kommune sender hermed sit høringssvar til den udsendte høringssudgave af ”Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032”.

En væsentlig forudsætning for fortsat vækst i Danmark er en optimal infrastruktur, herunder sammenhæng i den kollektive trafik. Vejle Kommune har som en centralt beliggende kommune i Danmark stor interesse i høj mobilitet, herunder muligheder for optimal transport til og fra stationerne i kommunen.

Vejle Kommune konstaterer derfor med tilfredshed, at ønskerne til jernbanetrafik i ”Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032” er, at den skal være moderne, effektiv og kundeorienteret, samtidig med at der leveres en hurtig og pålidelig transport til rimelige priser.

Planens forudsætninger og grundlag er præget af en del usikkerhed, der skyldes manglende afklaring af Togfondens fase 2, problemer med udrulning af signalprogrammet samt beslutning om indkøb af nyt materiel. Det kan derfor være vanskeligt at forholde sig til de opstillede trafikplaner for de kommende 15 år, hvorfor vi ser frem til at modtage ny trafikplan, når de nævnte forudsætninger er afklarede. Høringssudgaven har derfor kun været behandlet på embedsmandsplan i Vejle Kommune.

Vejle Kommune har netop sendt sit høringssvar vedrørende en ny bane til Billund. Denne nye banestrækning fremgår desværre ikke af tidsrammerne i ”Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032”. Det er naturligvis forståeligt, da den nye bane til Billund ikke er vedtaget. Vi forudsætter imidlertid, at der straks efter en eventuel vedtagelse af banens gennemførelse sker de nødvendige revisioner af planen.

Af ”Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032” fremgår, at der i årene frem til 2027 vil ske en gradvis reduktion i antallet af fjerntog mellem Vejle og Struer fra 4 til 0 daglige forbindelser. Vejle Kommune anser daglige forbindelser mellem København-Vejle-Struer som en væsentlig forudsætning for fortsat vækst i antallet af passagerer, der ønsker at anvende den kollektive trafik.

22. februar 2018

j.nr.05.00.00-K04-1-18

Side: 1/2

Kontaktperson:

Arne Mølgaard

Mobiltlf.: 20 45 26 58

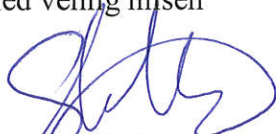
E-post:

[arnmo@vejle.dk](mailto:arnmo@vejle.dk)

Den nye bane samt banen til Struer er med i statens genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, hvilket betyder, at alle passagerer mod Billund eller Struer skal skifte i Vejle til dieseldrevne tog. Vejle Kommune har i brev til daværende transport- og bygningsminister den 17. november 2016 anbefalet, at en kommende bane mellem Vejle og Billund ikke medtages i genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland, idet dette vil afskære muligheden for eksempelvis en direkte forbindelse mellem Odense og Billund.

Af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" fremgår det, at der vil være en periode uden direkte forbindelse mellem Sønderjylland/Flensborg og Aarhus. Dette er ikke optimalt, når man ønsker at fastholde specielt pendlere i togene. Vi anbefaler derfor, at der findes en løsning, hvor en sådan periode uden forbindelse kan undgås.

Med venlig hilsen



Michael Sloth  
Teknik- & Miljødirektør





Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Att.: info@tbst.dk  
Edvard Thomsens Vej 4

2300 København S

### **Høringssvar til Statens Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032**

Viborg Kommune har modtaget "Trafikplan for den statslige jernbane 2017 – 2032", der er i høring frem til den 26. februar 2018. Planen er behandlet af Viborg Byråd i møde den 24.01.2018. Byrådet har nedenstående bemærkninger til planen.

Trafikplanen for den statslige jernbane for tidsperioden 2017 – 2032 præsenterer de statslige initiativer på jernbanen og rammerne for denne trafik. Den giver også et overblik over vedtagne projekter og den formodede udvikling i togbetjeningen og passagerprognoser på 5, 10 og 15 års sigt. Det bemærkes indledningsvis, at Viborg Kommunens tidligere fremsatte ønsker, ikke er medtaget i denne plan - nærmest tværtimod. I forbindelse med tidligere høringer bemærkede byrådet bl.a., at det er et stort ønske fra Viborg Kommune, at der etableres flere direkte togforbindelser mellem København og Viborg og åbning af flere stationer på strækningen i Viborg Kommune.

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

Behovet for udbygningen af togforbindelserne forstærkes af Viborgs mangelfulde infrastruktur på vejområdet, hvor forbindelserne til Århus og København også snarest bør udbygges.

#### **Forbindelsen til Århus**

Byrådet vurderer, at en hurtig togforbindelse mod Aarhus og gode forbindelser videre herfra mod København har et stort potentiale med hensyn til at øge passagertal på strækningen, idet Viborg by udgør en købstad med godt 40.000 indbyggere og knap 100.000 indbyggere i hele Kommunen. Det er Viborg Kommunes vurdering, at banestrækningen Aarhus – Langå – Viborg – Skive – Struer også i denne plan bliver nedprioriteret set i forhold til andre sidebaner til det overordnede jernbanenet, der forløber mellem København og Aalborg og Kolding i Jylland. Det sker selv om passagertallene i rapporten viser, at der er mindst lige så

mange passagerer på strækningen Langå – Viborg - Aarhus (2.500 passagerer på hverdage), som der er på strækningen Vejle – Herning (2.100 passagerer på hverdage) og strækningen Holstebro – Herning (2.400 passagerer på hverdage). Kommunen vil derfor foreslå, at der i den endelig plan for det danske jernbanenet lægges op til, at passagertallet på Viborg – Skivebanen søges forøget, og at rejsetiden mellem Viborg og Aarhus reduceres. I første omgang kunne etablering af REX-tog (regionalt eksprestog) suppleret med åbning af nye standsningssteder i Viborg Kommune være en god løsning, begyndende med en genåbning af Sparkær station. Det vurderes desuden, at en hastighedsforøgelse fra 120 km/t til 140-160 km/t vil kunne give en reduktion i rejsetiden uden de helt store investeringer.

Banestrækningen betragtes i Viborg Kommunes egen trafikplan som en vigtig del af den samlede infrastruktur. En vækst i passagertallet på strækningen mellem Viborg og Aarhus forudsætter, at rejsetiden reduceres, således at rejsetiden med tog bliver lavere end med bil. Især forholdene ved Langå er medvirkende til lange rejsetider mod Aarhus og videre til København. Her vil en shunt (nyt togtracé udenom Langå) betyde en væsentlig reduktion i rejsetiden, som så kan komme på et rimeligt niveau svarende til rejsetider på andre lignende strækninger. Som en mellemløsning kan peges på, at en hastighedsforøgelse fra 120 km/t til 140 km/t kunne give en reduktion i rejsetiden uden de helt store investeringer.

### **Forbindelsen til København**

I trafikplanen for den statslige jernbane er der ikke angivet, hvor lang rejsetiden er mellem København og Viborg – måske fordi den i dag virker urealistisk lang (rejsetiden mellem København og Viborg er 2:49 + 1:15 + ventetid i Aarhus svarende til 4:15). Den bør kunne reduceres til ca. 3:30, så den kommer til at ligne rejsetiden mellem København og Herning, som er 3:04, eller rejsetiden mellem Randers og København, som er 3:27.

Viborg Kommune har i løbet af 2017 fået udarbejdet en analyse om perspektiver i en bedre banebetjening af hele Viborg Kommune, herunder også en bedre nærbanetrafik, der kan betyde flere standsningssteder og flere tog med attraktive forbindelser internt i Kommunen og til Aarhus og dermed til intercitytogene. De få direkte tog, der hidtil har været mellem Viborg og København, er nu helt forsvundet, så der skal på alle rejser fra Viborg skiftes tog i Aarhus. En klar forringelse.

Samlet set er der således behov for, at banestrækningen mellem Aarhus – Langå - Viborg – Skive forbedres. Banen bør ses som en potentiel nærbane til Aarhus. Udbygningen af banen kan ske i etaper, som det er sket andre steder i landet med stor succes. Eksempler herpå er Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk og den Sydjyske længdebane.

Udbygningen af Viborgbanen vil kunne ske med følgende tiltag:

- To tog i timen til Skive, hvor det ene tog er et REX-tog (regionalt eksprestog, der har kortere rejsetid til Aarhus end de nuværende). En

meget billig løsning, der tidligere meget hurtigt er blevet indført på Silkeborgbanen.

- Etablering af nye standsningssteder i Viborg Kommune. Det vil forøge passagertallet.
- Hastighedsopgradering på hele eller dele af strækningen til 140-160 km/t.
- Etablering af lokaltog mellem Viborg og Randers (se nærmere herom i vedlagte rapport)
- På sigt bør der endelig anlægges en shuntforbindelse uden om Langå Station, hvor alle togene til og fra Viborg i dag skal skifte køreretning. En forbedring der alene vil give en betydelig rejsetidsbesparelse, idet både stansning og førerrumsskift kan spares

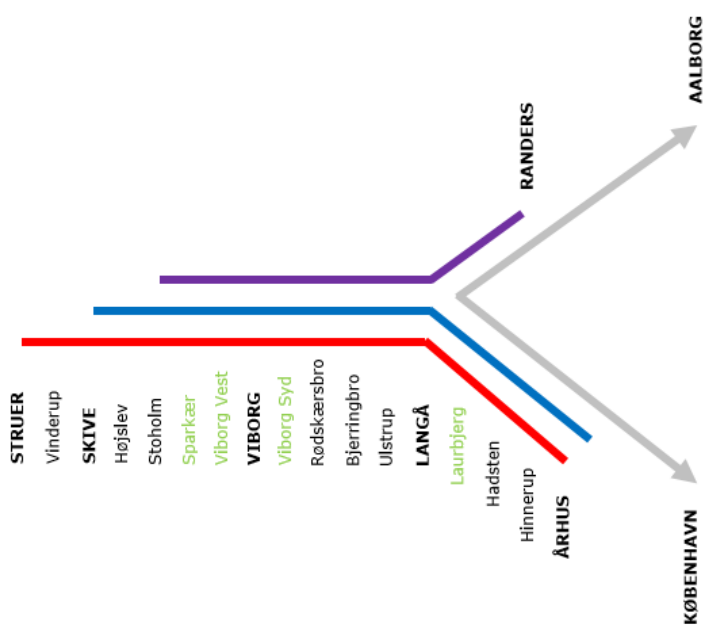
Byrådet vurderer således samlet set, at en hurtig togforbindelse mod Aarhus og gode forbindelser videre herfra mod København har et stort potentiale med hensyn til at øge passagertal på strækningen, ligesom der er en del pendlere mellem Viborg og Randers.

Med venlig hilsen

Ulrik Wilbek  
Borgmester

# Bedre banebetjening i Viborg Kommune

Juni 2017





# Notice

Dette dokument og dets indhold er udarbejdet til Viborg Kommunes information og anvendelse i forbindelse med forslaget om etablering et nærbanesystem imellem Bjerringbro og Skive

## Dokumenthistorik

Projektnummer:			Dokument: 1012575			
Revision	Beskrivelse af formål	Udarbejdet af	Kontrolleret af	Gransket af	Godkendt af	Dato
Rev 1.0	Udkast	HBA				8/3/17
Rev 1.1	Udkast	HBA, UCS	ATH	AHK	AHK	1/5/17
Rev 1.2	Udkast	HBA, UCS	ATH	AHK	AHK	4/5/17
Rev 1.5	Endelig version	HBA, UCS	ATH	AHK	AHK	16/6/17

## Kundens godkendelse

Kunde	Viborg Kommune
Projekt	Bedre banebetjening i Viborg Kommune
Dokumenttitel	Bedre banebetjening i Viborg Kommune
Job nr.	
Kopi nr.	
Dokument reference	1012575



## Indhold

1.	Introduktion	8
2.	Resumé	9
3.	Vurdering af resultater	10
3.1.	Betydning for attraktivitet	10
3.2.	Økonomi	10
3.3.	Samarbejde imellem kommuner	11
4.	Dagens situation	12
4.1.	Nuværende togbetjening	12
4.2.	Passageroplande	13
4.3.	Togtrafikkens andel af trafikken	13
5.	Forudsætninger	18
5.1.	Togbetjening på Østjyske længdebane	18
5.2.	Nye togstop	18
5.3.	Mulige placeringer af togstop	19
6.	Scenarie 0	24
6.1.	Løsningen	24
6.2.	Tre nye togstop	24
6.3.	Anlægsinvesteringer i sporanlæg	25
6.4.	Køreplan	25
6.5.	Grafisk køreplan	25
7.	Scenarie 1	27
7.1.	Løsningen	27
7.2.	Tre nye togstop	28
7.3.	Anlægsinvesteringer i sporanlæg	28
7.4.	Køreplan	28
7.5.	Grafisk køreplan	29
8.	Scenarie 2 – Randerstog til Stoholm	30
8.1.	Løsningen	30
8.2.	Tre nye togstop	30
8.3.	Anlægsinvesteringer i sporanlæg	30
8.4.	Køreplan	30
8.5.	Grafisk køreplan	31
9.	Scenarie 3 – Tre tog /time til Skive	32
9.1.	Løsningen	32
9.2.	Tre nye togstop	32
9.3.	Anlægsinvesteringer i sporanlæg	32
9.4.	Køreplan	32
9.5.	Grafisk køreplan	33
10.	Øvrige kollektive trafik	34



10.1.	Forbindelse til bybusser	34
10.2.	Forbindelse til regionalbusser	35
11.	Tidsgevinster og passagerpotentiale	37
11.1.	Tidsgevinster	37
11.2.	Passagerpotentiale på længere sigt	39
12.	Anlægsøkonomi estimeret	40
12.1.	Scenarie 0	40
12.2.	Scenarie 1	41
12.3.	Scenarie 2	42
12.4.	Scenarie 3	43
13.	Option for større arbejder	44
13.1.	Højere hastighed på strækningen	44
13.2.	Udretninger	45
13.3.	Partielle dobbeltspor	46

# Introduktion

# 1. Introduktion

Viborg Kommune ønsker at realisere en bedre banebetjening af kommunen med nærbanetrafik, der kan betyde flere togstop og flere tog med attraktive forbindelser - primært internt i kommunen og sekundært til Skive, Randers, Aarhus og IC-nettet.

Fokus har været at afdække perspektiver for en opgradering af banen mellem Bjerringbro og Skive til en nærbane, ved at skitsere tre mulige scenarier for opgradering af togtrafikken på kort og længere sigt.

Viborg Kommunes overordnede formål med flere tog og flere togstop er, at forbedre transporttilbuddet med tog for kommunens borgere der pendler til arbejde og uddannelse i kommunen og regionen. Pendling med tog skulle således gerne blive mere attraktiv og dermed et reelt alternativ til bilen.

Desuden er det kommunens ønske at lade banen bidrage til aflastning af vejtrafikken hvor det er muligt langs den nuværende banestrækning. Dette for at mindske trængsel, men i ligeså høj grad som følge af ønsket om at mindske miljøbelastningen og CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken.

## 2. Resumé

Viborg Kommune ønsker bedre banebetjening på Viborgbanen. Hertil ønskes nye togstop og flere tog primært internt i kommunen, men uden at rejsetiden til Aarhus forringes.

Men ved primært at anlægge nye togstop uden større investeringer på sporanlæg, vil der i flere tilfælde opstå længere rejsetider på banen. For at kompensere for dette indføres et nyt Regionalt Eksprestog (REX-tog) Aarhus-Viborg, der netop kan holde de nuværende rejsetider.

Efter opstartsmøder, hvor forskellige idéer blev drøftet, valgte arbejdsgruppen at fokusere på to mulige scenarier af forbedringer af lokaltrafikken med nye togstop inden for kommunegrænsen. Der er fokuseret på "lavt hængende frugter" som er prisestimeret, mens dyrere forbedringer af infrastrukturen uden for kommunen, som er forudsætningen for mærkbare forbedringer af rejsetiden, kun er beskrevet som optioner i visionsafsnit, 10. Option for større arbejder.

Når man ser på den mulige udvikling i antallet af afgange, vurderes det at investeringerne er forholdsvis begrænsede set forhold til den potentielle attraktivitet, hvor udbyttet kan blive flere tilflyttere og investeringer i kommunen, samt aflastning af vejtrafikken med miljøforbedringer og potentielt mindre udledning af CO<sub>2</sub>.

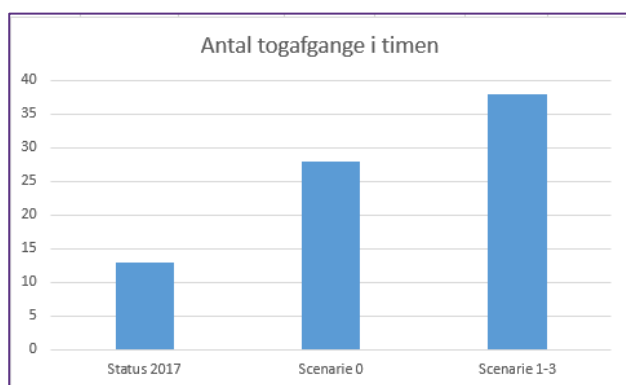
Nabokommuner bør inddrages i projektet, da de også kan forvente at få fordele af forbedringerne.

## 3. Vurdering af resultater

### 3.1. Betydning for attraktivitet

En udvikling af togudbuddet på Viborgbanen vil kunne få stor betydning for mobiliteten og bosætningsattraktiviteten i kommunen og langs banen. Kommunerne langs banen vil kunne opleve en positiv udvikling til gavn for hele regionen.

Fra Viborg Kommunes standsningssteder langs Viborgbanen er der i dag tilsammen 13 togafgange i timen. Alene i Scenarie 0 vil dette kunne øges til 28 togafgange i timen og i scenarie 1 til 38 afgang. I scenarie 2 og 3 findes forbedringerne uden for kommunen med flere forbindelser til Randers og Skive.



Figur 3-1 Udviklingen i antal togaftange i timen fra togstop i Viborg Kommune

Når man ser på den mulige udvikling i antal afgang, vurderes det, at investeringen på sigt kan gøre banen mere samfundsøkonomisk rentabel, specielt hvis den følges op af komplementerende byudvikling.

Især den højere dækning med flere togstop og højere frekvens med flere afgang, vil gøre valget af tog mere attraktivt. Kortere afstand til stationer, der har bedre bil- og cykelparkeringsforhold, og mindre tidsforbrug på rejsen vil på samme måde kunne tiltrække flere passagerer. Det er faktorer, der har stor betydning for togets tiltrækningskraft overfor pendlere. Lokal tilstedeværelsen af denne bedre trafikbetjening kan få betydning for erhvervslivet, bosætningen og kommunens attraktivitet generelt. Området vil blive oplevet som mere centralt og tilgængeligt, end det måske opleves i dag, og dermed vil det være med til at forstærke den positive udvikling som Viborg Kommune allerede er i gang med.

Flere tog, og om mulig hurtigere REX-tog (Regionale eksprestog), vil formentligt flytte en del bilpendlere til togtransport, ligesom radius for virksomhedernes opland for potentielle medarbejdere vil øges.

Tiltaget forventes i nogen grad at aflaste vejnettet og miljøbelastningen langs vejene, i det pendlere får et attraktivt alternativ, der bidrager positivt til udledning af mindre CO<sub>2</sub>.

### 3.2. Økonomi

	Scenarie 0	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Anlægsudgifter mio. kr.	60	81	60	60
Driftsudgifter mio. kr./år	4	12	16	20

I forbindelse med gennemførelse af projektet vil der blive arbejdet for at anlægsudgifterne og etableringsomkostningerne kan fordeles imellem Stat, Region og kommuner, efter samme fordeling som man har erfaringer med på andre anlæg af nye togstop.

Som udgangspunkt kan det forventes, at staten kommer til at stå for de faste baneanlægsinvesteringer (infrastrukturen), mens Region Midtjylland og Viborg Kommune kommer til at stå for anlæg af forpladser og adgangsveje til de nye togstop.

Scenarie 0 til 3 kræver indsættelse af 1-5 ekstra togsæt i dagtimerne, hvilket afspejles i driftsudgifterne. Driftsudgifterne kan ikke forventes at blive dækket af billetindtægterne. Det større negative driftsresultat forventes dækket i fællesskab af Stat, Region og kommuner - men fordelingsnøglen er usikker.

### **3.3. Samarbejde imellem kommuner**

Det er ikke kun Viborg Kommune, der kan få glæde af forbedringerne. Forbedringerne vil potentielt også gavne de tre nabokommuner: Skive, Randers og Favrskov kommuner. F.eks. vil Skive Kommune få 2-3 afgangene i timen mod Viborg. Randers Kommune vil i Scenarie 2 og 3 desuden få et ekstra timetog fra Langå til Randers. Projektet bør derfor drives frem af de berørte kommuner i fællesskab, hvorved vejen frem mod en realisering og et fælles udbytte, vil få meget mere tyngde og virke mere overbevisende over for nationale beslutningstagerne.

Favrskov Kommune mellem Aarhus og Randers kan med tiltaget pege på deres behov for en egentlig nærbanetrafik på den Østjyske længdebane, der løber igennem deres kommune i forbindelse med mulige åbninger af nye togstop i Søften og Laurbjerg. Også Aarhus Kommune kan få gavn af nærbanetrafik på længdebanen med nye stop i Åbyhøj, Brabrand, Mundelstrup.

Der bør således etableres et samarbejde imellem de berørte kommuner for udvikling af regionens banetrafik. Dette kan sammenlignes med de 11 kommuner i Storkøbenhavn, der har samarbejdet om etablering af en letbane langs Ring 3.

## 4. Dagens situation

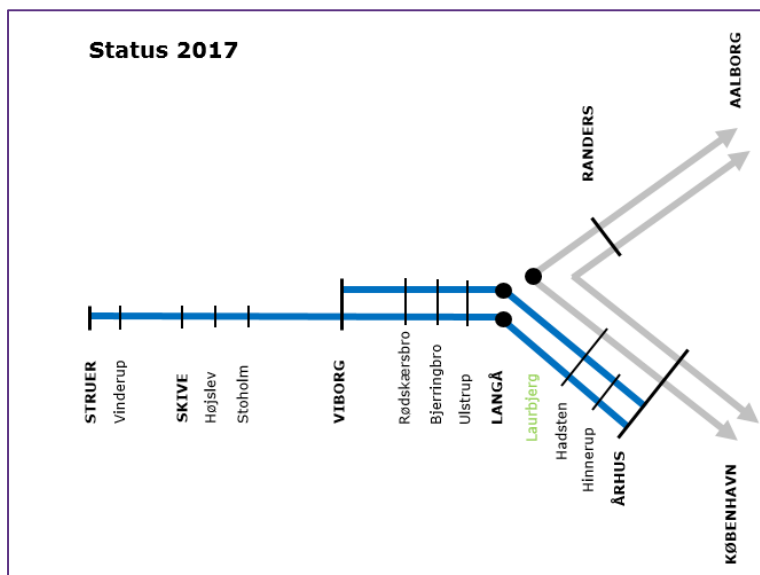
### 4.1. Nuværende togbetjening

I dag kører der to tog i timen mellem Viborg og Aarhus i dagtimerne på hverdage. I den øvrige tid kører der kun ét tog i timen. På den øvrige del af strækningen mod Struer kører der generelt kun et tog i timen.

Rejsetiden Viborg-Aarhus er ca. 70 min. via Langå (86 km). På trods af togets højere gennemsnitsfart, kan vejtrafikken klare samme strækning på 65 min., idet vejen er kortere via Rute 26 (66 km, Viborgvej).

Jernbanen mellem Viborg og Langå er enkeltsporet med krydsningsspor (hvor tog kan passere hinanden) undervejs. Disse forhold er med til at begrænse både hastighed og frekvens. I dag er det vanskeligt at køre med mere end to tog i timen på banens infrastruktur. Desuden forringes køretiden til Aarhus af flere forhold:

- Banen mod Aarhus er 20 km længere end den mere direkte Rute 26
- Krydsningsstationer er ikke jævnt fordelt på strækningen
- Toget skal vende retning i Langå, hvilket giver et ekstra ophold på 5 minutter.
- Togene betjener yderligere Hadsten og Hinnerup på den Østjyske Længdebane
- Hvis Laurbjerg station åbnes bliver Viborgtogene sandsynligvis valgt til at standse her



Figur 4-1  
Status 2017 linjenettet viser den nuværende togbetjening på Viborgbanen, herunder beslutning om åbning af togstop i Laurbjerg.

Herunder vises nuværende rejsetider fra Viborg i minutter:

Fra	Til	Regionaltog
Viborg	Aarhus	67
Viborg	Langå	31
Viborg	Bjerringbro	18
Viborg	Stoholm	11

Hvis man sammenligner de nuværende køretider med køretider i de følgende fire scenarier, ses det rejsetiderne imellem lokale stationer bliver længere. Kun rejsetiden med REX-tog til Aarhus bliver lidt

hurtigere, hvilket opnås ved at toget er gennemkørende på 4 stationer. Ønskes der nye togstop kombineret med hurtigere og bedre togbetjening både lokalt og regionalt, kræves der større investeringer i infrastruktur jf. afsnit 12.

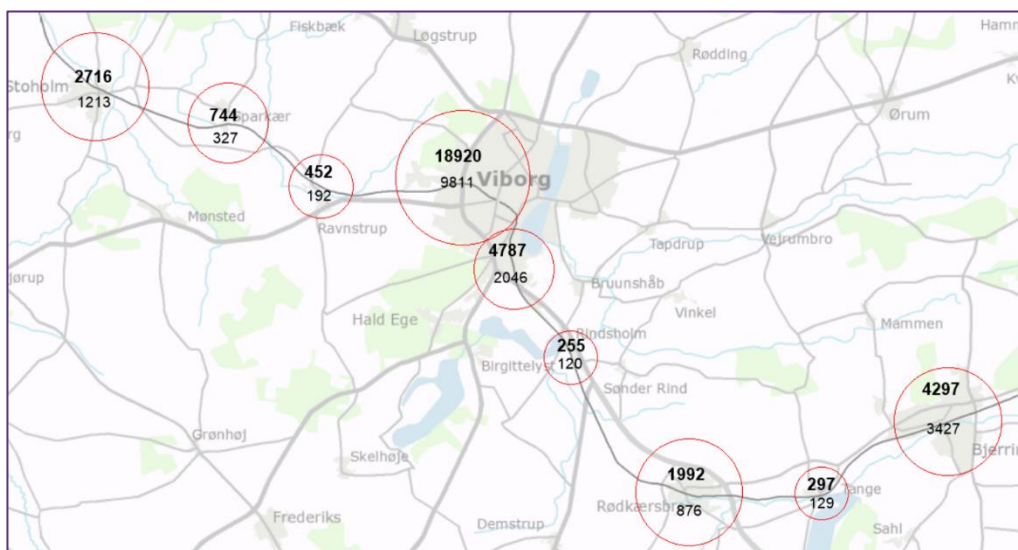
## 4.2. Passageroplande

Passageroplandet for Viborg Station er relativt stort. Faktisk bliver hele byen betjent af tog fra dette ene togstop. Pendlere, der arbejder i industriområdet eller bor i Viborgs større boligområder vil sandsynligvis ikke overveje at benytte toget som transportmiddel, fordi gangafstanden til Viborg Station er for lang eller fordi stationens tilkørsels- og parkeringsforhold er begrænsede. Derfor er det relativt få, der er motiveret til dette valg, selvom deres rejsemål måske ligger tæt på en station på Viborgbanen.

Viborgbanen har således svært ved at opsamle mange af de potentielle togpendlere til Viborg Station på grund af lang afstand imellem togstop. Desuden har den begrænsede frekvens og lange rejsetid til Aarhus og Randers en væsentlig betydning for fravalget.

Dengang banen blev bygget var Randers mere betydende end Aarhus, hvorfor banen blev bygget i retning mod Randers. I dag kører der ingen direkte tog mellem Viborg og Randers. I stedet vender alle tog i Langå for at skifte køreretning mod Aarhus. Rejsen bliver derfor afbrudt af et langt ophold i Langå, hvilket svækker rejsetiden og den oplevede attraktivitet. Her hjælper det ikke meget at operatøren kører med nye tog og god komfort på rejsen.

Figur 4.2 giver en indikation af oplandets størrelse i stationsbyerne, hvoraf nogen ikke har togstop i dag. Viborg har langt det største passageropland og befolkningspotentiale for yderligere to stationer. Derudover er Bjerringbro, Rødkærsbro og Stoholm med hver over 2.000 indbyggere de største stationsbyer i kommunen. Derimod har Tange og Rindsholm rent befolkningsmæssigt kun et lille potentiale for en togbetjening med under 300 indbyggere.



**Figur 4-2**  
Antal indbyggere og boliger i nærheden af eksisterende stationer og mulige nye standsningssteder.

## 4.3. Togtrafikkens andel af trafikken

Togtrafikkens andel af den samlede pendlertrafik i kommunen er meget lille, hvilket belaster kommunens bidrag til nedsættelse af CO<sub>2</sub>-udslip og generel bæredygtig transport. Årsagen til dette må primært tilskrives ovennævnte forhold. Sekundært skyldes det formentligt banernes begrænsede udvikling af kapacitet siden åbningen i attenhundredetallet. De jyske sidebaner lider generelt under manglende kapacitet, herunder elektrificering, udbygning til dobbeltspor på de vigtigste sidebaner samt andre nyanlæg.

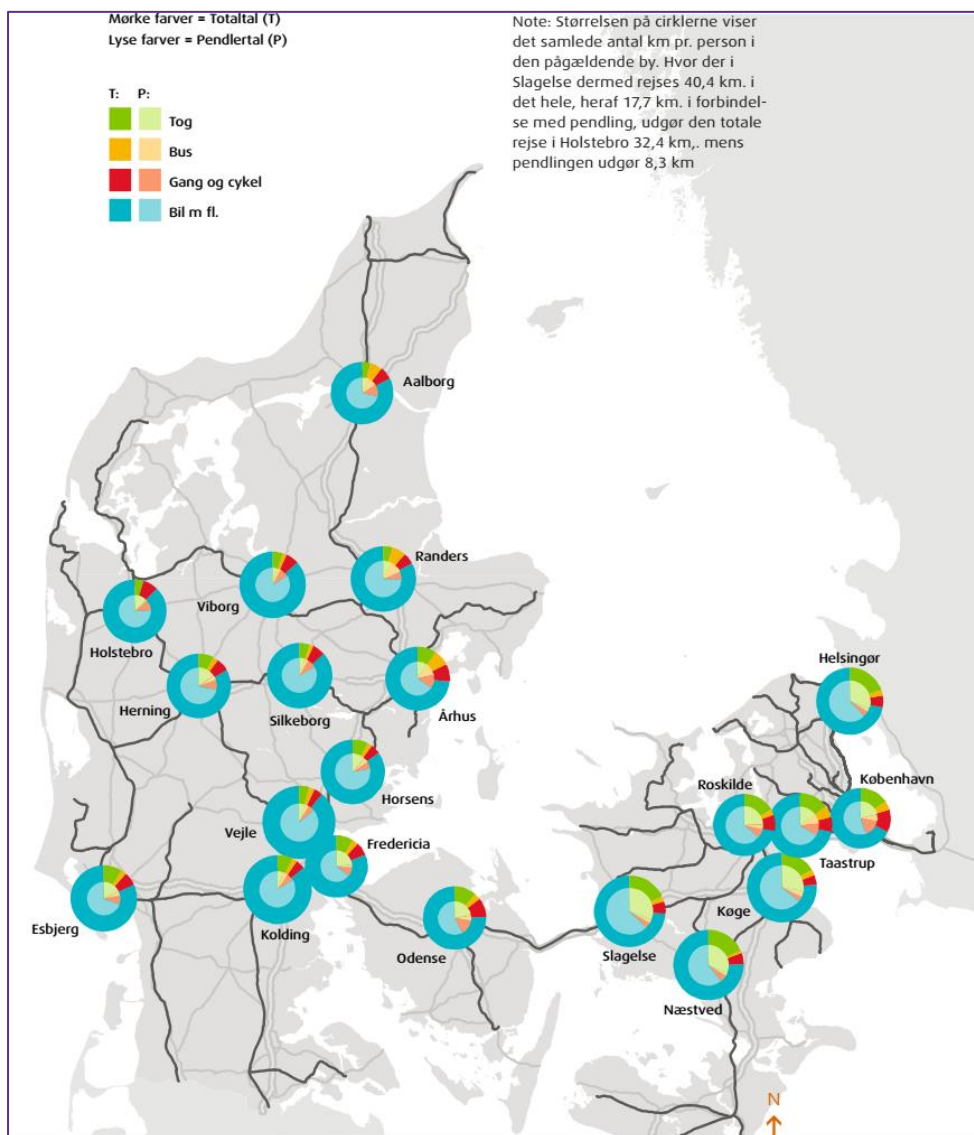


### 4.3.1. Trafikandel på landsplan

Trafikstyrelsen udgav i 2010 en rapport: Med tog, bus & færge, hvori følgende illustration tydelig viser de kollektive trafikmidlers andel af den samlede trafik på landsplan:

”Af kortet.. fremgår det, at de største kollektive andele i pendlingen findes i sjællandske byer med en høj grad af pendling mod København; Helsingør, Køge, Næstved og Slagelse, hvor den kollektive trafiks markedsandel ligger over 30%. De laveste andele findes i de mellemstore jyske byer, hvor Kolding, Vejle, Silkeborg og Viborg alle ligger under 10%”.

Man kan altså direkte aflæse en svag kollektiv trafikinfrastruktur i anvendelsesgraden af trafikmidlerne.



### 4.3.2. Modal split

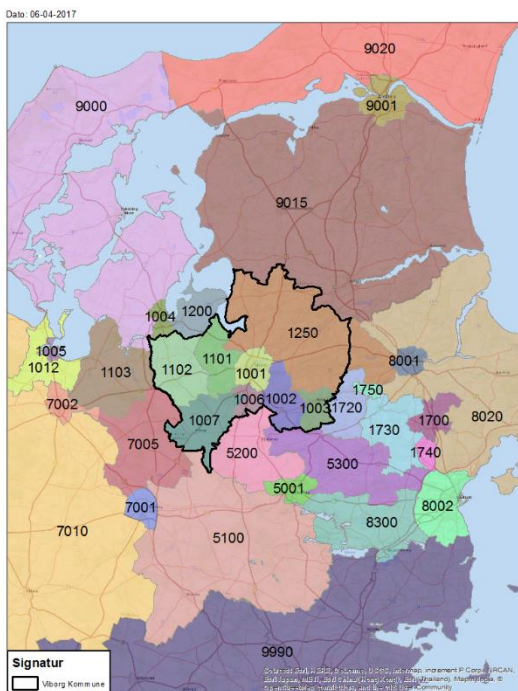
Et mere tydeligt billede ift. den kollektive trafiks rolle i Viborg Kommune fås ved at se på transportmidlernes andel i pendertrafikken relateret til forskellige geografiske områder i kommunen.

Figur 4.4 viser den i Landstrafikmodellen valgte inddeling, hvor de fleste områder svarer til de relevante stationsbyoplunde, som danner udgangspunkt for forbedring af banetrafikken i Viborg Kommune i nærværende rapport (**fremhævet**):

- **1001, Viborg City (Viborg by)**
- **1002, Rødkærsbro**
- **1003, Bjerringbro**
- **1006, Birgittelyst (nyt togstop ved Rindsholm)**
- 1007, Karup
- 1101, Ravnstrup
- **1102, Stoholm**
- 1250, Viborg, Nordlig opland

Der skal i den forbindelse gøres opmærksom på, at Landstrafikmodellens OD-matricer giver et godt billede af, hvor meget pendling der er mellem de forskellige områder i kommunen. Derimod kan modellens grundlæggende data ikke anvendes til at opgøre pendlingssaldoen mellem forskellige områder og/eller byer. Modellens matricer er således balanceret for ture ind og ud af de definerede områder (og dermed her for de ovenfor definerede geografiske områder i Viborg Kommune).

Matricen for ture i bil er i LTM 1.1 balanceret, så der over døgnet på tværs af turformål er lige mange ture ind og ud af hver zone, mens den kollektive turmatrix i LTM 1.1 er balanceret, så der over døgnet og for hvert særskilt turformål er lige mange ture frem og tilbage mellem hvert zonepar.<sup>1</sup>



**Figur 4-4** Baseret på data fra Landstrafikmodellen er fordelingen mellem bil og kollektivpendlere følgende for hhv. pendling til og fra de forskellige (stationsbys-) områder i Viborg Kommune.

**Illustration af områder (zoner) i Viborg Kommune til opgørelse af ind- og udpendling til/fra Viborg Kommune**

<sup>1</sup> Ifølge modeleksperter fra DTU Management Engineering.

Til (Viborg Kommune arbejdssted)	Bil	Kollektiv	SUM	Andel Kollektiv
1001 Viborg City	16.444	3.955	20.399	19,4%
1002 Roedkaersbro	2.092	223	2.316	9,6%
1003 Bjerringbro	3.158	886	4.044	21,9%
1006 Birgittelyst	582	261	844	31,0%
1007 Karup	2.649	317	2.966	10,7%
1101 Ravnstrup	683	100	783	12,8%
1102 Stoholm	1.060	545	1.605	33,9%
1250 Viborg nordlig opland	8.049	1.544	9.593	16,1%
<b>SUM</b>	<b>34.718</b>	<b>7.831</b>	<b>42.548</b>	<b>18,4%</b>

Figur 4-5 Pendling til de geografiske områder indenfor Viborg Kommune

Kilde: Landstrafikmodellen, OD-matricer, Basisår: 2010.

I relation til den kollektive trafik så har biltrafikken samlet set mere end 80% af pendlingen ind i forskellige destinationer i Viborg Kommune, mens kollektiv trafik samlet set har mindre end 20%. Andelen er større når man ser udelukkende på pendlertrafikken i forhold til den samlede trafik.

Det er især Rødkærsbro, der skiller sig ud med den laveste andel af kollektiv trafikpendlende (mindre end 10% for ind- og udpendlende), mens Stoholm og Birgittelyst (ved et muligt nyt togstop i Rindsholm) begge har omtrent en tredjedel kollektiv trafik pendlende ind og ud af området.

Set ud fra et nærbaneperspektiv skal der endvidere ses på pendlingen mellem de forskellige områder og destinationer i Viborg Kommune.

#### Pendling indenfor Viborg Kommune, bil

Fra	ID_Name	1001 Viborg City	1002 Roedkaersbro	1003 Bjerringbro	1006 Birgittelyst	1007 Karup	1101 Ravnstrup	1102 Stoholm	1250 Viborg nordlig opland	SUM inter
<b>Til</b>	1001 Viborg City	7.909	205	421	179	496	267	231	2.771	<b>12.479</b>
	1002 Roedkaersbro	164	139	281	57	71	4	3	46	<b>765</b>
	1003 Bjerringbro	335	275	838	17	46	7	11	32	<b>1.560</b>
	1006 Birgittelyst	184	79	20	32	25	15	4	41	<b>400</b>
	1007 Karup	513	82	46	30	550	16	2	165	<b>1.404</b>
	1101 Ravnstrup	306	4	8	18	16	101	49	56	<b>558</b>
	1102 Stoholm	266	4	11	5	3	55	123	30	<b>497</b>
	1250 Viborg nordlig opland	2.767	50	32	42	158	71	31	1.199	<b>4.351</b>
<b>SUM intern</b>		<b>12.445</b>	<b>837</b>	<b>1.657</b>	<b>380</b>	<b>1.363</b>	<b>537</b>	<b>455</b>	<b>4.339</b>	

Figur 4-6 Pendling indenfor Viborg Kommune, bil

Kilde: Landstrafikmodellen, OD-matricer, Basisår: 2010.

### Pendling indenfor Viborg Kommune, kollektiv

Fra	ID_Name	1001 Viborg City	1002 Roedkaersbro	1003 Bjerringbro	1006 Birgittelyst	1007 Karup	1101 Ravnstrup	1102 Stoholm	1250 Viborg nordlig opland	SUM internt
Til	1001 Viborg City	1.347	64	299	112	40	31	33	385	2.311
	1002 Roedkaersbro	64	77	35	1	0	0	0	6	183
	1003 Bjerringbro	299	35	217	1	1	0	0	29	582
	1006 Birgittelyst	112	1	1	21	27	12	0	19	192
	1007 Karup	40	0	1	27	144	0	1	2	214
	1101 Ravnstrup	31	0	0	12	0	20	25	2	90
	1102 Stoholm	33	0	0	0	1	25	273	1	333
	1250 Viborg nordlig opland	385	6	29	19	2	2	1	595	1.040
<b>SUM internt</b>		<b>2.311</b>	<b>183</b>	<b>582</b>	<b>192</b>	<b>214</b>	<b>90</b>	<b>333</b>	<b>1.040</b>	

Figur 4-7 Pendling indenfor Viborg Kommune, kollektiv

Kilde: Landstrafikmodellen, OD-matricer, Basisår: 2010.

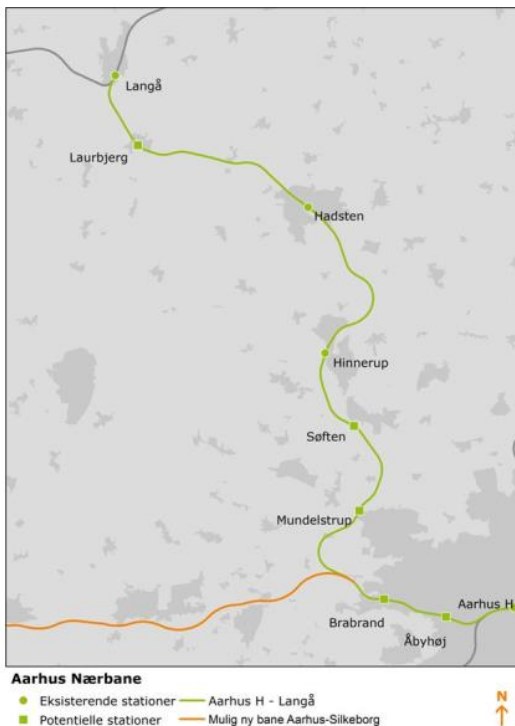
Det fremgår tydeligt, at langt de fleste kommuneinterne pendlingsrejser er med start- og/eller slutdestination i Viborg by, og billedet er endnu mere tydeligt for de kollektivt rejsende. Det er i den forbindelse bemærkelsesværdigt, at det område, som ikke i nævneværdigt omfang forventes at blive påvirket af en forbedring af banetrafikken indenfor Viborg Kommune, nemlig den nordøstlige del af Viborg Kommune, har det næststørste antal pendlere konkret til/fra Viborg by.

Dette er ikke mindst et vigtigt fingerpeg ift. den fremtidige byudvikling samt udlægning af erhvervsarealer og tiltrækning af nye erhverv (se afsnit 7).

## 5. Forudsætninger

### 5.1. Togbetjening på Østjyske længdebane

Det vurderes at Viborgtogene sandsynligvis vælges til at betjene den nye station i Laurbjerg, som nyligt er besluttet, men mangler finansiering. Det vil betyde ca. 2 minutter længere rejsetid mellem Aarhus og Viborg end i dag.



For at denne gene ikke skal ramme alle tog på Viborgbanen, foreslås det, at arbejde for at kun ét Viborgtog i timen standser i Laurbjerg og Hadsten, samt at det andet tog kun standser i Hinnerup. Dette primært for at sikre en kortere rejsetid, men også for at bidrage til, at køreplanen i sin helhed kan gå op. Et stop i Hinnerup giver også mulighed for busforbindelse til Lisbjerg og Skejby Universitetshospital, hvor letbanens eventuelle 2. etape senere kommer til at køre.

Denne standsningsstruktur er forudsat i alle de beskrevne scenarier af den forbedrede banebetjening af Viborgbanen.

I rapporten: Optimering af stationsstrukturen fra Trafikstyrelsen fra marts 2014, beskrives et potentielt behov for et lokalt togsystem Aarhus-Langå i forbindelse med flere forventede stationsåbninger på denne strækning. Et nyt system af nærbanetog til Langå eller Randers vil kunne fremme muligheden for gennemkørende tog mod Viborg med kortere rejsetid til følge.

**Figur 5-1 Oversigtskort over Nærbane Aarhus – Langå med potentielle stationer, fra rapporten: Optimering af stationsstrukturen, fra Trafikstyrelsen i marts 2014**

### 5.2. Nye togstop

For at finde frem til et passende valg af nye togstop for at etablere et nærbanesystem, har vi set nærmere på de undersøgelser, der tidligere er lavet om stationsstrukturen på Banedanmarks jernbanenet. Banedanmark og Trafikstyrelsen har udgivet i alt tre rapporter om stationsstrukturen i henholdsvis 2001, 2008 og 2014.

I rapporten Stationsstrukturen i Danmark fra december 2008, er følgende mulige togstop på Viborgbanen nævnt: Tange, Rindsholm, Viborg Syd, Viborg Vest, Sparkær, (Rønbjerg og Handbjerg). Ingen af disse er dog vurderet at kunne opfylde tærskelværdien for et samfundsøkonomisk tilstrækkeligt passagertal.



**Figur 5-2 Mulige nye togstop vist med hvidt i kortudsnit fra rapporten Stationsstrukturen i Danmark, dec. 2008.**

I rapporten Optimering af stationsstrukturen fra marts 2014 nævnes stor set de samme mulige togstop, dog suppleret med Ravnstrup. Ingen af de nævnte mulige togstop er udvalgt til nærmere analyse i deres rapport.



**Figur 5-3**  
Mulige nye togstop vist med rødt i kortudsnit fra rapporten Optimering af stationsstrukturen, marts 2014

Ud fra disse undersøgelser er det valgt at se nærmere på seks mulige nye togstop i Viborg Kommune. Herunder vises potentielle togstop indsat i et skema med vurderede passagertal fra to rapporter. Stationsstrukturen i Danmark fra 2008, vurderes at give det mest retvisende estimat:

Potentielle nye togstop	Estimeret passagertal af- og påstigere pr. dag <b>Stationsstrukturen i Danmark, 2008</b>	Estimeret passagertal af- og påstigere pr. dag <b>Optimering af stationsstrukturen, 2014</b>	Umiddelbar vurdering: <i>Stationsstrukturen i Danmark, 2008 vurderes mest retvisende.</i>
Tange	45	50	<i>Potentialet er lavt. Energimuseet kan dog gøre togstoppet interessant.</i>
Rindsholm	39	100	<i>Potentialet er lavt, men kan udvikles ved byudvikling</i>
Viborg Syd	422	100	<i>Potentialet er højere da den ligger inden for Viborgs bygrænse med beboelse i 360°</i>
Viborg Vest	492	100	<i>Potentialet er højere, da den ligger inden for Viborgs bygrænse m. beboelse og industri.</i>
Ravnstrup	- Ikke vurderet	50	<i>Potentialet vurderes meget lavt pga. byens størrelse og banens placering ift. byen</i>
Sparkær	87	100	<i>Potentialet er middel pga. byens størrelse</i>

**Figur 5-4** Vurdering af passagerpotentialet ud fra to rapporter fra Trafikstyrelsen.

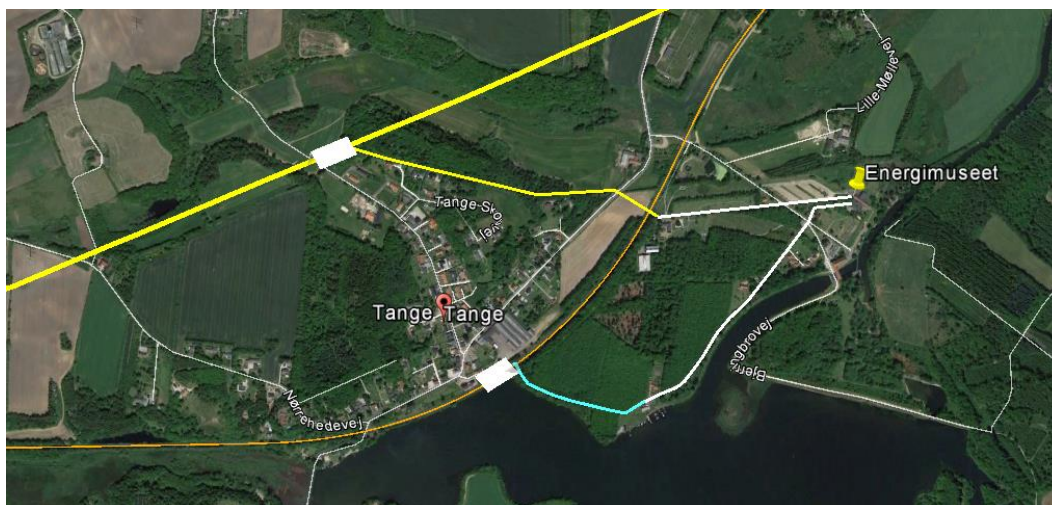
## 5.3. Mulige placeringer af togstop

### 5.3.1. Tange

Tange togstop kan anlægges på fri bane placeret imellem Bjerringbro og Rødkærsbro stationer. Landsbyen Tange, hvor der tidligere har været en station, har ca. 300 indbyggere. En kilometer fra Tange ligger Energimuseet, der blev åbnet i 1985. Det er bygget op i tilknytning til Danmarks største vandkraftværk, Gudenaacentralen, også kendt som "Tangeværket", der stadig er i funktion. Museet er blevet udbygget og er i dag Jyllands største specialmuseum for teknikkens kulturhistorie.

Jernbanen igennem Tange ligger på et smal kurvet tracé tæt på søen, hvor underlaget er svagt. Det vurderes ikke muligt hverken at hastighedsopgradere eller etablere dobbeltspor her. Derfor er der i afsnit 13.2.2, skitseret en mulig udretning af banen nord om Tange, der kan overvejes på lang sigt. Et togstop er muligt på begge linjeføringer med lige gode adgangsforhold til byen og museet, hvilket er vist i figur 5-5. Med tynde streger er også vist et eventuelt nyt stiforløb fra Energimuseet til begge linjeføringers togstop. Længden på ny sti er 400 m (blå) hhv. 800 m (gul). Samlet gangafstand bliver ca. 1000 hhv. 1200 meter.

Passagerpotentialet er vurderet som lavt, ligesom mulige besøgsrejser til museet vurderes som begrænset. Derfor foreslås togstoppet ikke genåbnet og medtages derfor ikke i køreplansanalyserne.



Figur 5-5 Tange: Mulige placeringer af en perron på 90 m (hvid) samt mulig sti til Energimuseet.

### 5.3.2. Rindsholm

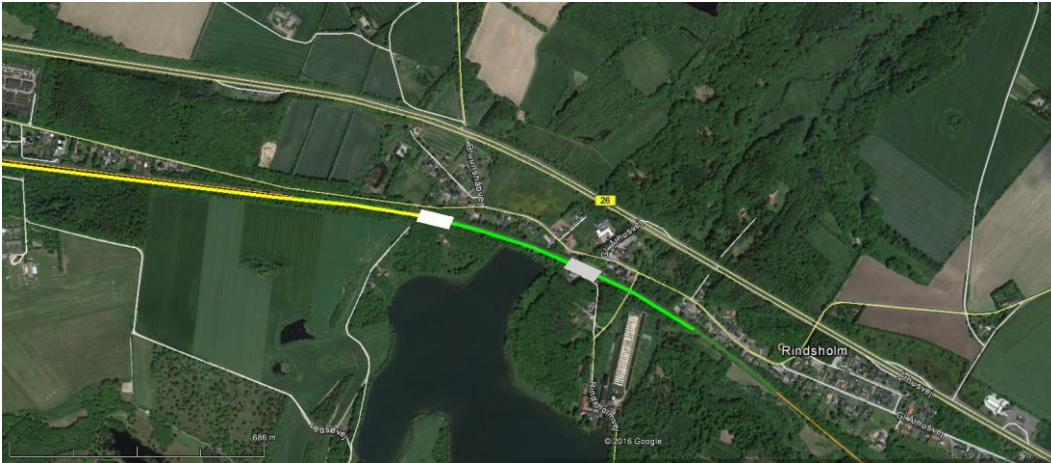
Ved Rindsholm findes der en teknisk krydsningsstation med to spor, hvor tog kan mødes. Landsbyen har 250 indbyggere<sup>2</sup>, og består af spredte bebyggelser i udkanten af Viborg ca. 6 km fra centrum og ca. 1 km fra bygrænsen. Der har tidligere været station i byen og bygningerne, som nu er beboelsesejendom. Ca. 2 km fra Rindsholm Station ligger landsbyen Bruunshåb med ca. 800 indbyggere, og der er en fornuftig cykelvej til Rindsholm.

Der kan anlægges et nyt togstop indenfor den tekniske krydsningsstation (strækningen med 2 spor), hvilket er driftsmæssigt bedre end udenfor. Men passagerudveksling (tidsforbrug ved et togstop) kræver 1-2 minutter ekstra tid, hvilket presser køreplanen. Desuden kræves der her to perronanlæg og en gangtunnel (eller gangbro) imellem disse, hvilket gør anlægget dyrere end de øvrige togstop.

Placeringen af togstoppet er i øjeblikket vanskeligt at pege på, da det afhænger af en mulig overvejet byudvikling nær Vedsø (med let cykeladgang 2 km fra landsbyen Bruunshåb) i den vestlige ende (markering til venstre i figur 5.6), eller alternativt ved den oprindelige station nær kroen i den østlige ende (markering til højre i figur 5.6).

Passagerpotentialet for Rindsholm er vurderet som minimalt, så i første omgang anbefales togstoppet ikke genåbnet umiddelbart pga. anlægsprisen, en presset køreplan og usikkerhed om den rigtige placering. Standsningsstedet er derfor ikke medtaget i køreplansanalyserne.

<sup>2</sup> Viborg Kommune



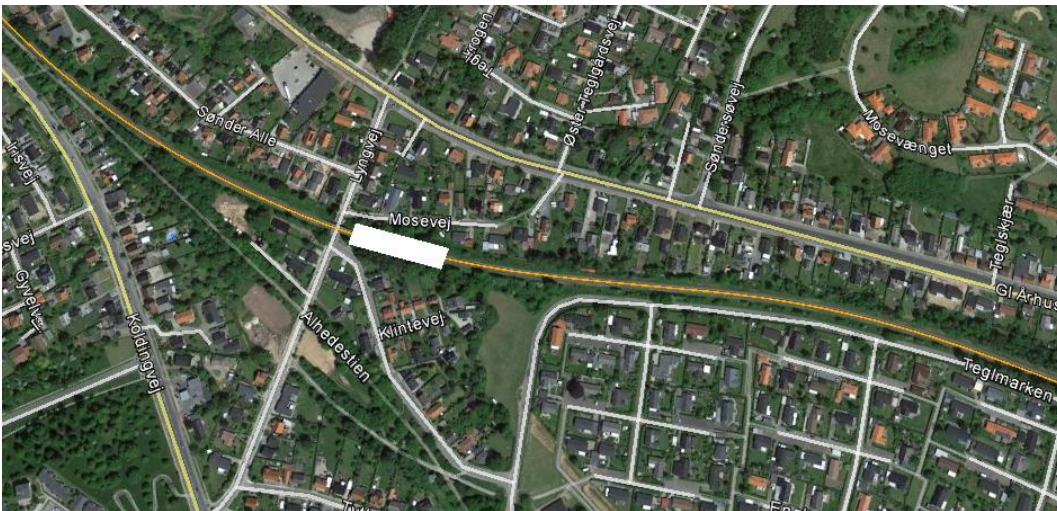
**Figur 5-6 Rindsholm: Mulige placeringer af perron 90 m. Hovedforslag til venstre og alternativ til højre, begge inden for den tekniske krydsningsstation (grøn linje).**

### 5.3.3. Viborg Syd

Togstop i Viborg Syd kan anlægges på den frie bane sydøst for Viborg. Oplandet vurderes at bestå af ca. 4800 indbyggere<sup>3</sup>. Perronen foreslås placeret øst for Lyngvej, der er en centralt vejkrydsning med banen i et større beboelseskvarter, hvor passageroplandet ligger 360 grader rundt om togstoppet. Placeringen er inden for Viborgs bygrænse og har et stort passageropland. Togstoppet vil ligge 1,7 km sydøst for Viborg station.

Der er ikke plads til mange parkeringspladser omkring togstoppet, men til gengæld kan der etableres cykelparkering, afsætningsplads og et godt busstop. Der kan etableres tilbringerbusser fra Houlkær og Overlund til togstoppet. Disse kvarterer kan således få kortere kollektiv rejsetid mod øst, herunder til Aarhus. Samtidig kan den nuværende bustrafik igennem centrum til Viborg Station aflastes.

Passagerpotentialet er vurderet som højt set i forhold til banens passagertal og må anses som potentielt togstop. Standsningsstedet er derfor medtaget i den videre køreplananalyse.



**Figur 5-7 Viborg Syd: Mulig placering af 90 m perron (hvid)**

### 5.3.4. Viborg Vest

Viborg Vest togstop kan anlægges på fri bane 1,9 km vest for Viborg Station. Oplandet vurderes at bestå af ca. 20% af det centrale Viborgs indbyggertal, dvs. ca. 3800 indbyggere samt et mindre antal arbejdspladser.

<sup>3</sup> Viborg Kommune



Placering foreslås at være tæt på både boligområdet omkring Jegstovvej, samt industriområde ved Ålandsvej. Da industriområdet vurderes at have færre rejsende end boligområdet, der kan cykle eller gå til toget på den parallelle sti, anbefales det at anlægge perroner nord for sporet øst for broerne. Derved kommer togstoppet til at ligge tæt på- og trygt op ad boligområdet. De gående herfra skal således ikke passere to viadukter.

Der kan anlægges en pendlerparkering som skråparkering i den brede rabat af Hovedvej 13 nord for jernbaneoverføringen. Herfra kan en rampe og trappe føre ned til perronen. Desuden kan der etableres en rampe fra Ålandsvej.

Passagerpotentialer er vurderet som højt set i forhold til banens passagertal og må anses som potentielt togstop. Standsningsstedet er derfor medtaget i den videre køreplananalyse.



Figur 5-8 Viborg Vest: Mulig placering af 90 m perron (hvid) samt skråparkering (lyseblå).

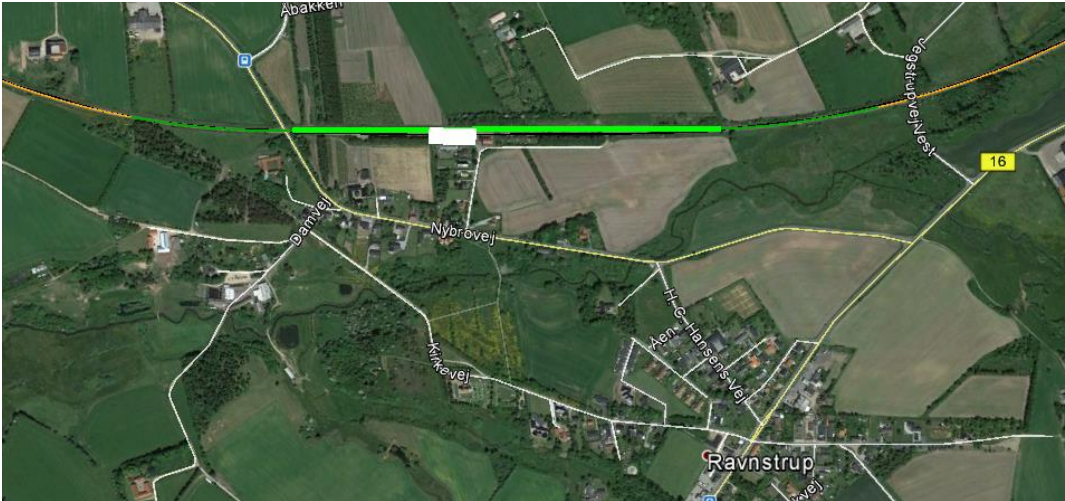
### 5.3.5. Ravnstrup

Banen passerer landsbyen Ravnstrup med ca. 450 indbyggere<sup>4</sup> i en afstand på ca. 1 km. Der er desuden et begrænset antal huse nær den tidligere station. Det nuværende passageroplend er lille og byen ligger ikke nær ved banen.

Der findes en teknisk krydsningsstation i Ravnstrup, hvor togene undertiden laver ophold for at mødes med andre tog, men kun det ene tog behøver at standse helt op. Derfor vil et stop gøre rejsetiden længere.

På baggrund af hensyn til rejsetid, banens kapacitet og det begrænsede passagerpotentialer, vurderes det ikke rentabelt at genåbne togstoppet umiddelbart. Standsningsstedet er derfor ikke medtaget i den videre køreplananalyse.

<sup>4</sup> Viborg Kommune



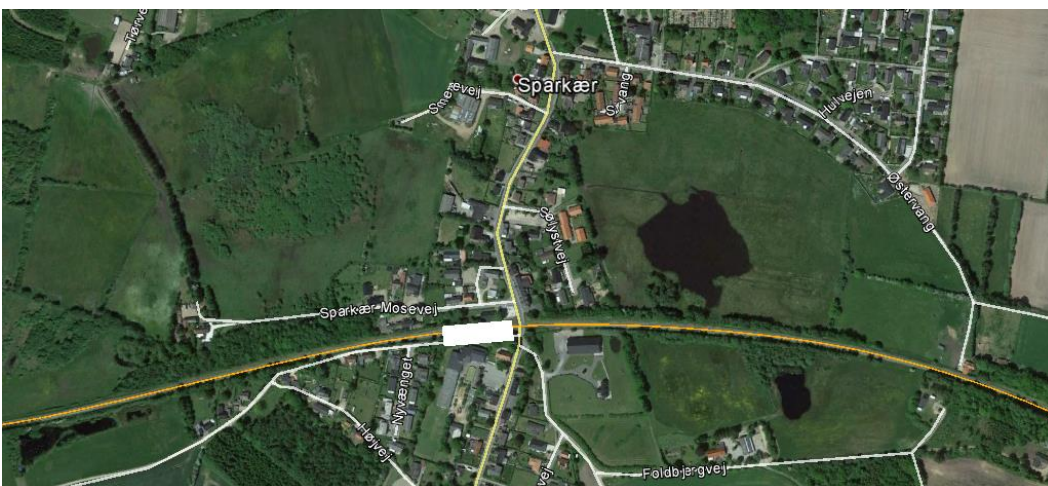
Figur 5-9 Ravnstrup: Mulig placering af 90 m perron (hvid)

### 5.3.6. Sparkær

Et togstop Sparkær kan anlægges på fri bane ved den tidligere station vest for overkørslen ved Langgade. Landsbyen har ca. 750 indbyggere<sup>5</sup> og ligger 11 km fra Viborg Station mod vest, og der kan anlægges en pendlerparkering på lokaliteten. Togstoppet må anses som potentielt fornuftigt togstop.

**Der er netop indgået et bredt politisk forlig på Christiansborg om, at et trinbræt i Sparkær skal indgå i det kommende udbud af regional togtrafik for Midt- og Vestjylland 2020.** Der er ikke afsat penge til projektet, og det må således forventes, at Viborg Kommune selv skal finansiere projektet. På nuværende stadi regnes der med en direkte omkostning til retablering af trinbrættet på 10 mio. kr. samt 2 mio. kr. til de omkringliggende anlæg (dertil kommer korrektionstillæg, NAB, Transportministeriets vejledende tillæg). Dette overslag vil kunne detaljeres ved en nærmere undersøgelse og beregning.

Standningsstedet medtages derfor i den videre køreplananalyse.



Figur 5-10 Sparkær: Mulig placering af 90 m perron (hvid)

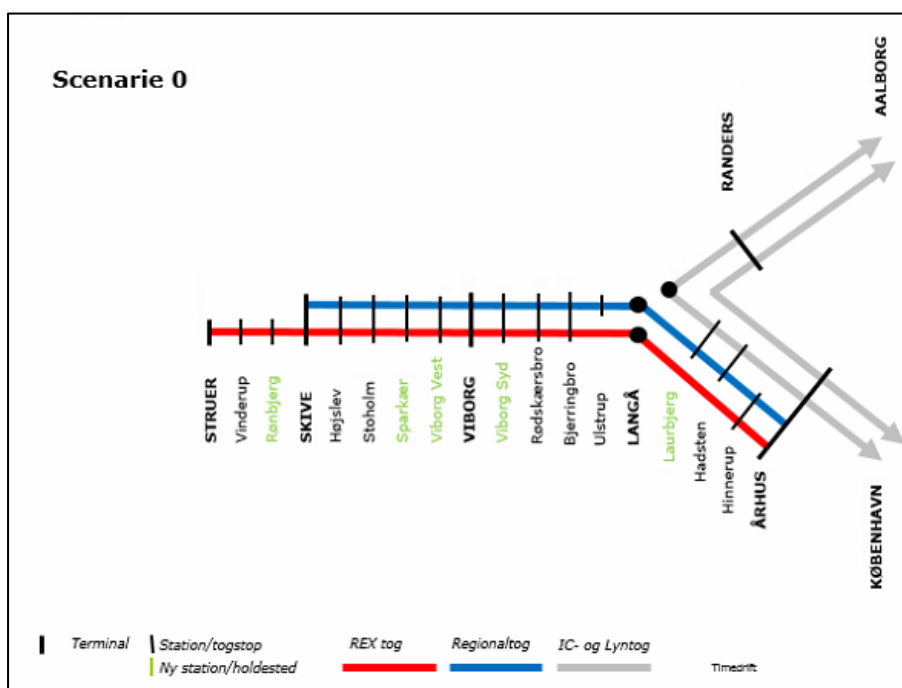
<sup>5</sup> Viborg Kommune

## 6. Scenarie 0 – REX-tog og flere stop

### 6.1. Løsningen

Det faste regionaltog fra Aarhus til Struer ændres til et Regional Eksprestog (REX-tog) der bliver gennemkørende i Hadsten, Laurbjerg og Ulstrup. Derved spares der på rejsetiden, således at rejsetiden ikke bliver nævneværdigt længere med de nye togstop.

Regionaltoget fra Aarhus til Viborg i dagtimerne forlænges til Skive og betjener desuden tre nye togstop som beskrevet nedenfor. Derved bliver der 2 tog i timen på denne strækning. Dette er nyt for stationerne vest for Viborg: Sparkær, Stoholm, Højslev og Skive.



Figur 6-1  
Scenarie 0 viser tre nye togstop i Viborg Kommune, samt indførelse af REX-tog til Struer og forlængelse af regionaltog fra Viborg til Skive og danner grundlag for øvrige scenarier

### 6.2. Tre nye togstop

Det forudsættes, at der i Viborg Kommune etableres tre nye togstop:

- Viborg Syd
- Viborg Vest
- Sparkær

Togstoppet består af et perronanlæg 90 meter langt og ca. 3-4 meter bredt placeret ved eksisterende spor. Perronen anlægges på såkaldt "fri strækning" uden krydsningsspor. Der er kun ét spor, og derfor er der kun behov for én perron. Der skal ikke ændres på spor- eller signalanlæg for at etablere perroner de pågældende steder. Der etableres, ventefaciliteter, billetautomater, rejsekortstandere, informationskærme og belysning på perronen.

Til adgangsveje etableres niveaufrie adgangsforhold med trapper og ramper, der er belyst fra offentlig vej. Det vurderes ikke nødvendigt at etablere elevatorer disse steder.

Der etableres cykelparkering (Bike & Ride), et antal pendlerparkeringspladser (Park & Ride), samt en afsætningsplads (Kiss & Ride). Ved togstoppet kan opsættes tydelig signatur for togbetjeningen, der skal indgå i markedsføringen eventuelt med minutviser til de næste afgang.

### 6.3. Anlægsinvesteringer i sporanlæg

Scenarie 0 kræver ikke ændringer i sporanlægget.

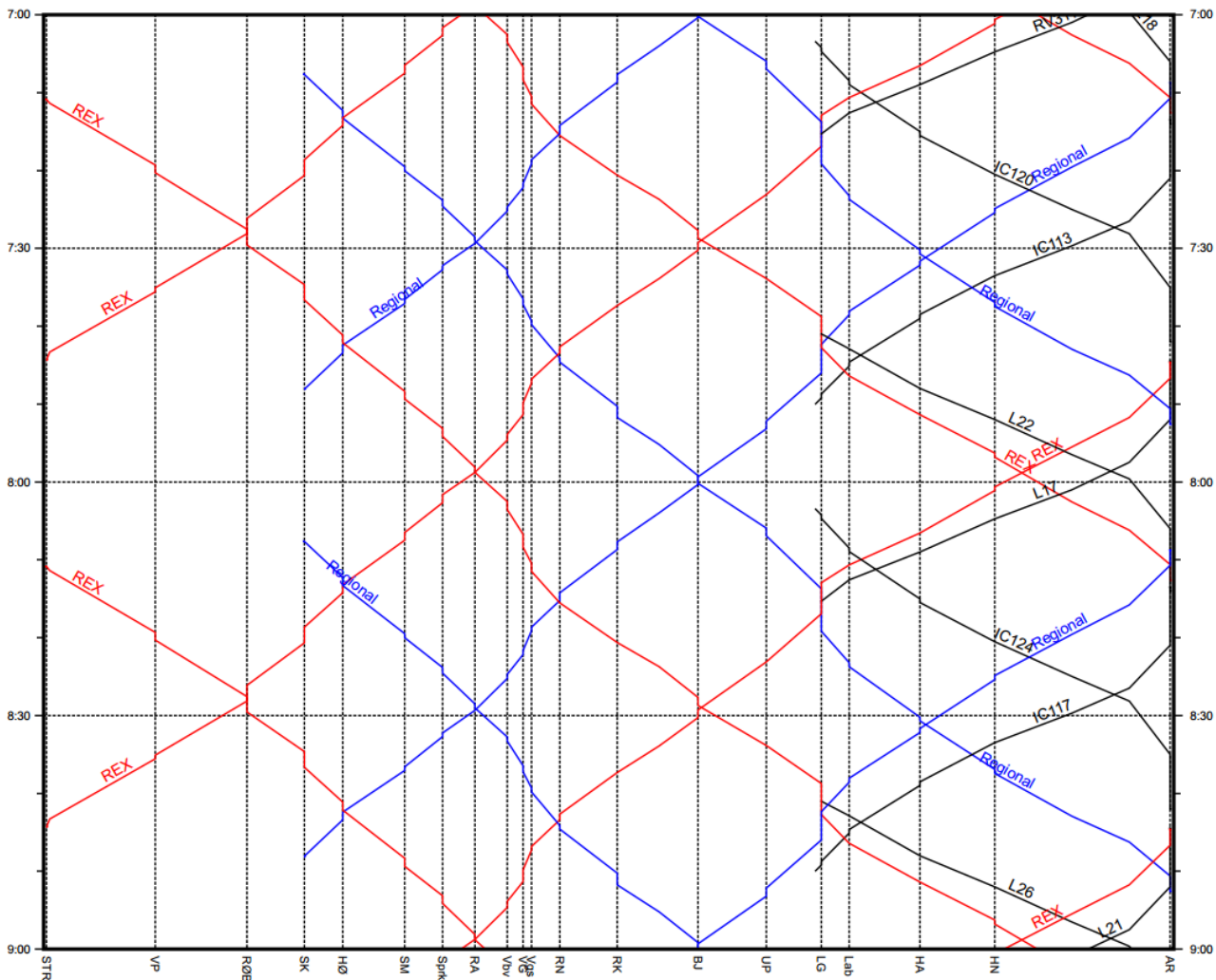
### 6.4. Køreplan

De typiske rejsetider fra Viborg i minutter for scenarie 0:

Fra	Til	REX-tog	Regionaltog	Lokaltog	Randerstog
Viborg	Aarhus	62	73		
Viborg	Langå	30	36		
Viborg	Bjerringbro	19	22		
Viborg	Stoholm	15	14		

Rejsetiden Viborg-Aarhus med REX-tog er afkortet med 5 minutter i forhold til 2017. Toget har stort set uændrede tider mellem Viborg og Langå. På strækningen Viborg-Stoholm begge tog 3-4 minutter langsommere end 2017, da der er tilføjet to nye togstop.

### 6.5. Grafisk køreplan



Figur 6-2 Grafisk køreplan for scenarie 0 hvor X-aksen er strækningen og Y-aksen er tiden, der forløber nedad

## 7. Scenarie 1 – Lokaltog

Scenarie 1 bygger videre på scenarie 0 i det der indføres et tredje togsystem med timedrift i dagtimerne. Det bliver et Lokaltog, der kører imellem Bjerringbro og Stoholm.

Krydsningerne bliver mere presset tidsmæssigt, men rejsetiden vil ellers svare til den nuværende (K 2017), selvom der er kommet et Lokaltog ind.

Scenarie 1 kan igangsættes med følgende investeringer:

- Anlæg af 3 nye perronanlæg i **Sparkær, Viborg Vest og Viborg Syd**
- Forplads og adgangsforhold med bil- og cykelparkering, busstop og afsætningsplads
- Etablering af et kort vendespor øst for **Bjerringbro Station** (uden perron)
- Driftsomkostninger til i alt 3 ekstra togsæt i dagtimer på hverdage (plus evt. reserve)

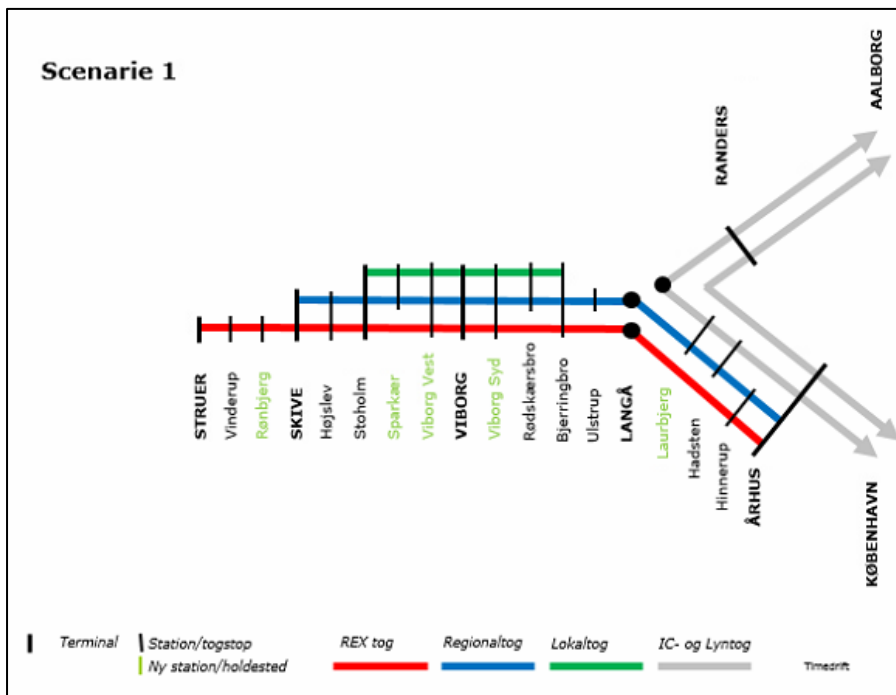
### 7.1. Løsningen

I den foreslåede løsning for Scenarie 1, øges antallet af tog til 3 tog i timen i hverdages dagtimer inden for Viborg Kommune. Ved de største (nye og gamle) stationer: Bjerringbro, Viborg Syd, Viborg Station, Viborg Vest og Stoholm, øges antallet af tog i timen til 3. Disse stationer vurderes at have et rimeligt godt passagergrundlag.

Nogle tog skal efter planen standse i Rindsholm og Ravnstrup for at krydse/mødes med andre tog. Disse steder findes der en teknisk krydsningsstation med vigespor men uden perroner.

Scenarie med Scenarie 1 kan etableres ved at udvide togdriften således:

- Det eksisterende faste togsystem Aarhus-Viborg-Struer løftes til et Regionalt Eksprestog (REX-tog), der er gennemkørende i Hadsten, Laurbjerg og Rødkærsbro. I stedet standser toget på tre nye togstop: Viborg Syd, Viborg Vest og Sparkær.
- Det eksisterende ekstra regionaltoget Aarhus-Viborg, forlænges til Skive. Toget tilføjes to nye togstop: Viborg Syd og Viborg Vest.
- Der etableres et nyt lokalt togsystem, der kun kører imellem Bjerringbro og Stoholm. Dette standser ved alle togstop, herunder de tre nye: Viborg Syd, Viborg Vest og Sparkær



Figur 7-1  
Scenarie 1 viser indførelse af et Lokaltog imellem Bjerringbro og Stoholm.

## 7.2. Tre nye togstop

Se afsnit 6.2

## 7.3. Anlægsinvesteringer i sporanlæg

Scenarie 1 kræver en mindre tilføjelse til sporanlægget

I Bjerringbro skal der etableres et vigespor (vendespor) øst for stationen for det nye lokaltog. Sporet kræver ikke perron, da toget afsætter passagerer ved den eksisterende perron, før det tømte tog trækker ud på vigespor for at give plads til togmøde med andre tog. Efter dette kører lokaltoget igen frem til perron for at optage passagerer til turen mod Viborg og Stoholm.



Figur 7-2 Skematisk visning af vendespor øst for Bjerringbro station

Anlægs mæssigt kræver dette:

- 3 enkelt-perronanlæg med aptering og adgangsforhold
- 2 sporskifter
- 2 sporstopper
- ca. 200 meter spor.
- sikringsanlæg og fjernstyring tilpasses dette spor
- mindre ekspropriering til vendespor øst for stationen

## 7.4. Køreplan

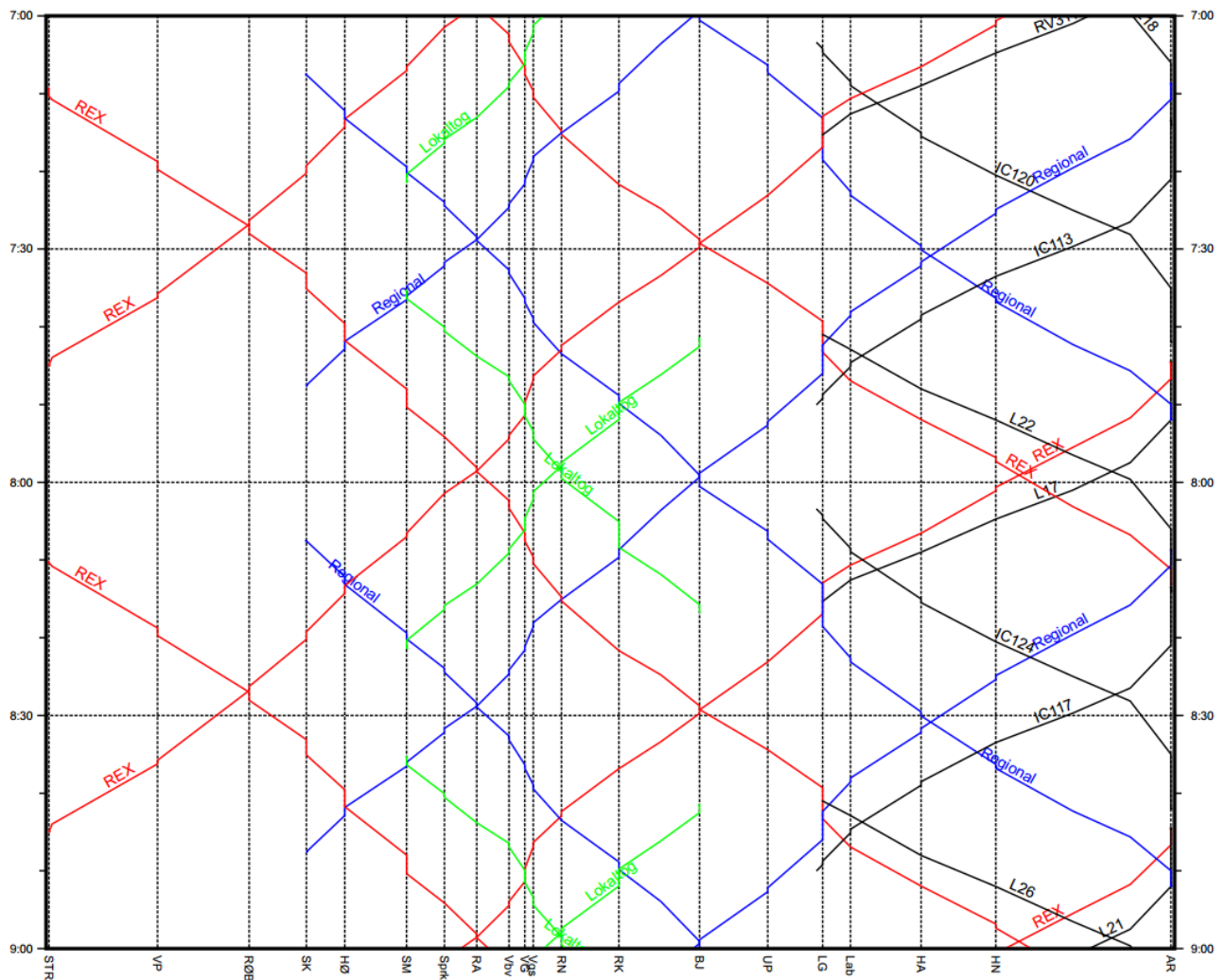
De typiske rejsetider fra Viborg i minutter for scenarie 1:

Fra	Til	REX-tog	Regionaltog	Lokaltog	Randerstog
Viborg	Aarhus	63	73		

Viborg	Langå	32	36		
Viborg	Bjerringbro	21	22	24	
Viborg	Stoholm	15	14	13	

## 7.5. Grafisk køreplan

I forhold til i dag kræver Scenarie 1, at der indsættes 3 togsæt mere i drift (plus evt. reserve) i dagtimerne. Se grafisk køreplan nedenfor.



Figur 7-3 Grafisk køreplan for scenarie 1 hvor X-aksen er strækningen og Y-aksen er tiden, der forløber nedad.



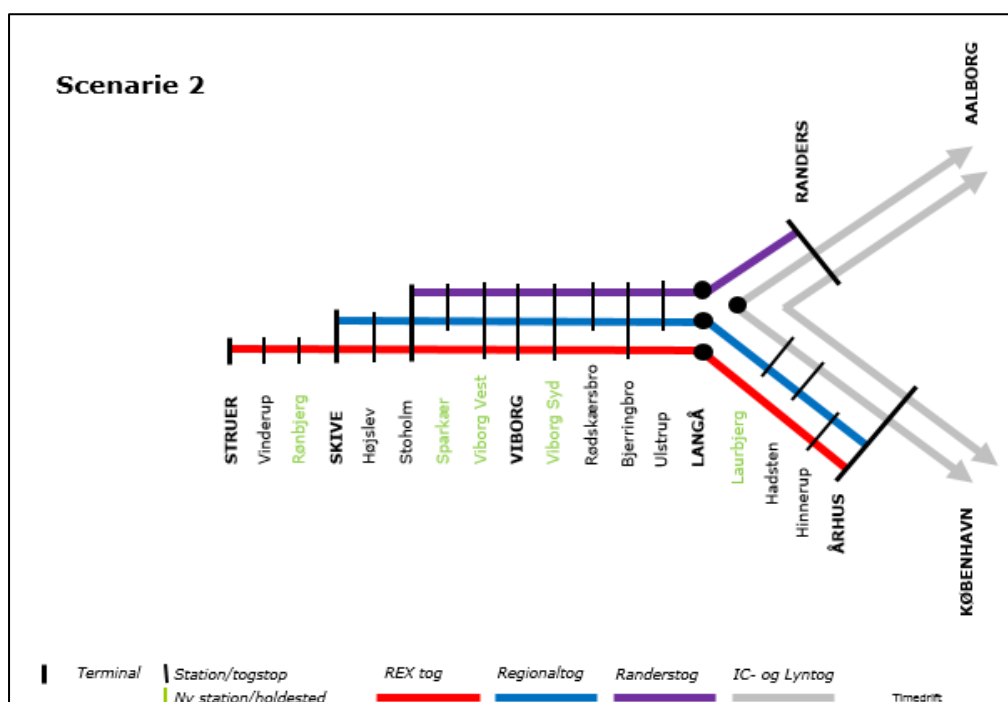
## 8. Scenarie 2 – Randerstog til Stoholm

### 8.1. Løsningen

I Scenarie 2 er der skruet lidt op for ønskerne uden store investeringer i anlæg. I princippet er Lokaltoget Scenarie 1 forlænget mod øst til Randers. Derved spares det krævede vendespor i Bjerringbro og derved bliver scenarie 2 billigere i anlæg end scenarie 1.

Det er en stor fordel at det nye togsystem forbindes til en væsentlig by som Randers. Derved er der tale om et Regionaltog (Her kalder vi det Randerstog for ikke at skabe forvekslinger).

Ved en nærmere analyse har det vist sig at det netop er muligt at indføre scenarie 2 med et Randerstog helt til Stoholm med indsættelse af kun 4 ekstra togsæt.



Figur 8-1  
Scenarie 2  
Diagrammet viser tilføjelse af et tog imellem Randers og Stoholm.

### 8.2. Tre nye togstop

Se afsnit 6.2

### 8.3. Anlægsinvesteringer i sporanlæg

Scenarie 2 kræver ikke ændringer i sporanlægget.

### 8.4. Køreplan

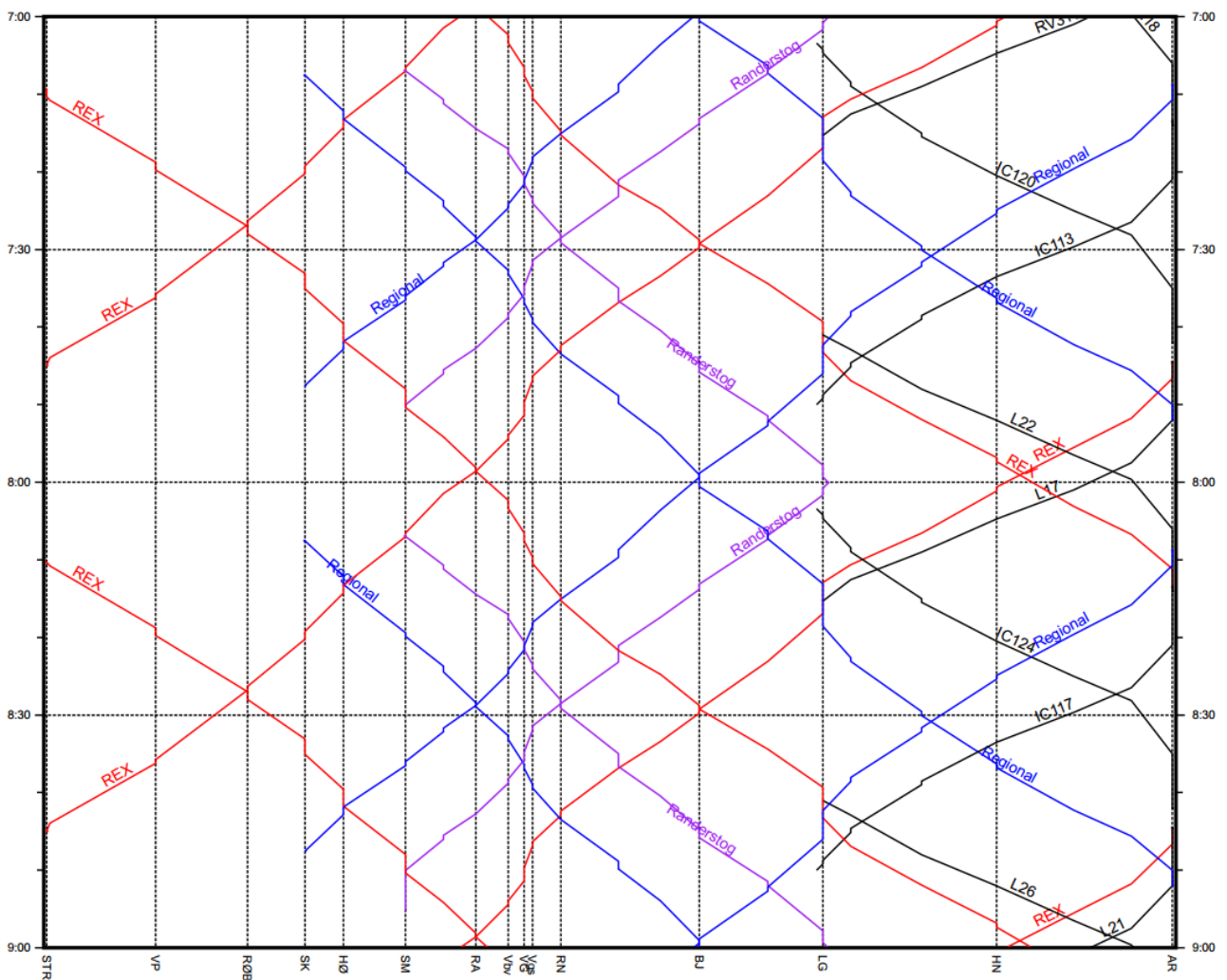
De typiske rejsetider fra Viborg i minutter for scenarie 2:

Fra	Til	REX-tog	Regionaltog	Lokaltog	Randerstog
Viborg	Aarhus	63	73		
Viborg	Langå	32	36		36

Viborg	Bjerringbro	21	22		23
Viborg	Stoholm	15	15		14

## 8.5. Grafisk køreplan

I forhold til i dag kræver Scenarie 2, at der indsættes 4 togsæt mere i drift (plus evt. reserve) i dagtimerne. Se grafisk køreplan nedenfor.

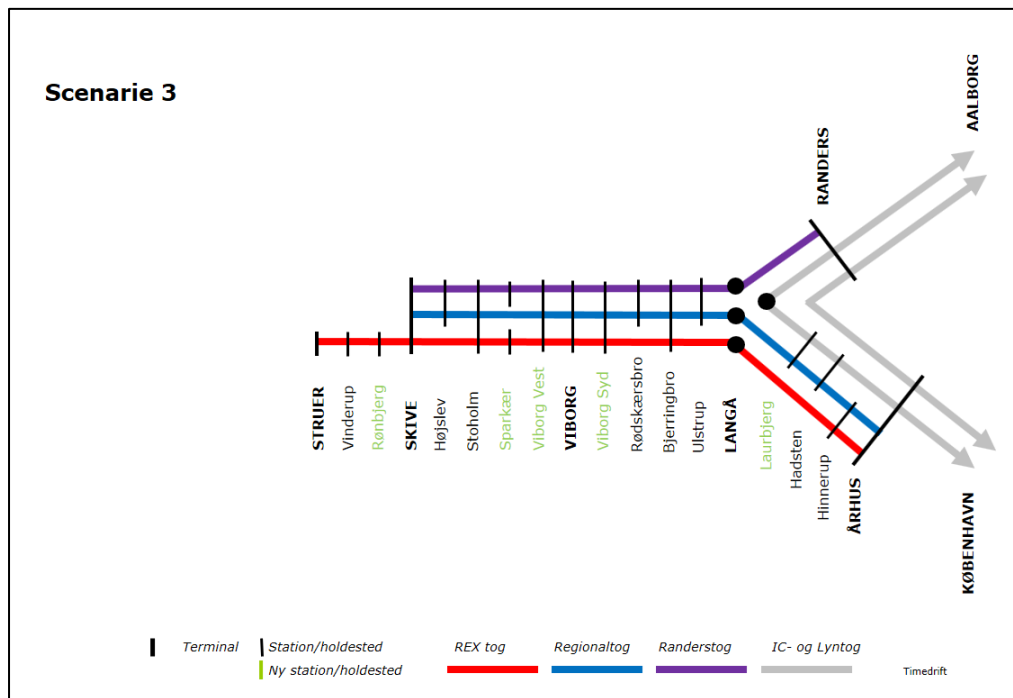


Figur 8-2 Grafisk køreplan for scenarie 2 hvor X-aksen er strækningen og Y-aksen er tiden, der forløber nedad.

# 9. Scenarie 3 – Randerstog til Skive

## 9.1. Løsningen

Scenarie 3 bygger videre på Scenarie 2 ved at forlænge Randerstoget til Skive. Derved inddrages Skive Kommune i den gode trafikbetjening med 3 tog i timen mod Viborg og de øvrige byer mod øst. Scenariet 3 kræver indsættelse af yderligere et togsæt (i alt 5 ekstra) i daglig drift.



Figur 9-1  
Scenarie 3  
Diagrammet viser tilføjelse af et tog imellem Randers og Skive.

## 9.2. Tre nye togstop

Se afsnit 6.2

## 9.3. Anlægsinvesteringer i sporanlæg

Scenarie 3 kræver ikke ændringer i sporanlægget.

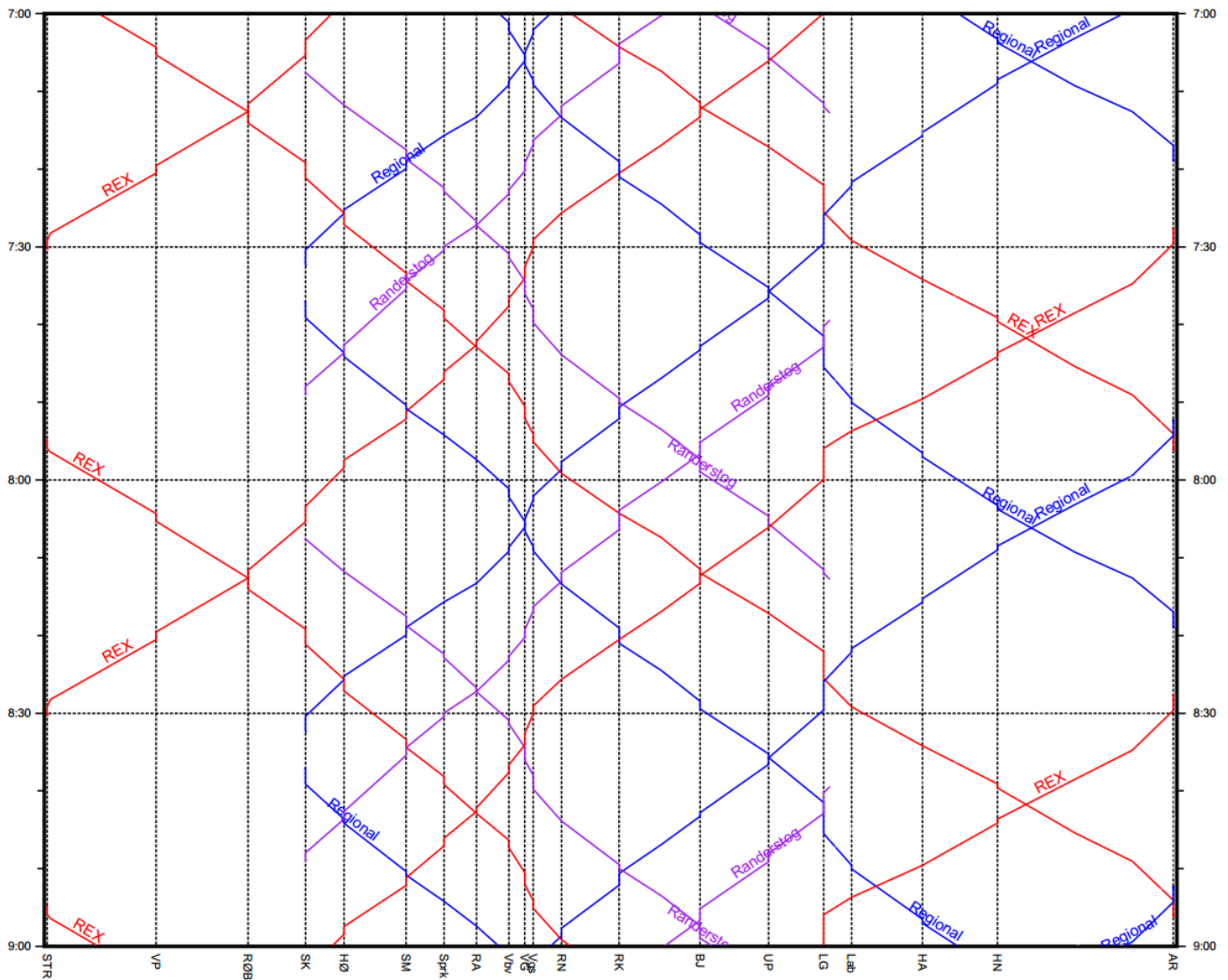
## 9.4. Køreplan

De typiske rejsetider fra Viborg i minutter for scenarie 3:

Fra	Til	REX-tog	Regionaltog	Lokaltog	Randerstog
Viborg	Aarhus	62	70		
Viborg	Langå	30	35		36
Viborg	Bjerringbro	20	22		21
Viborg	Stoholm	17	13		16

## 9.5. Grafisk køreplan

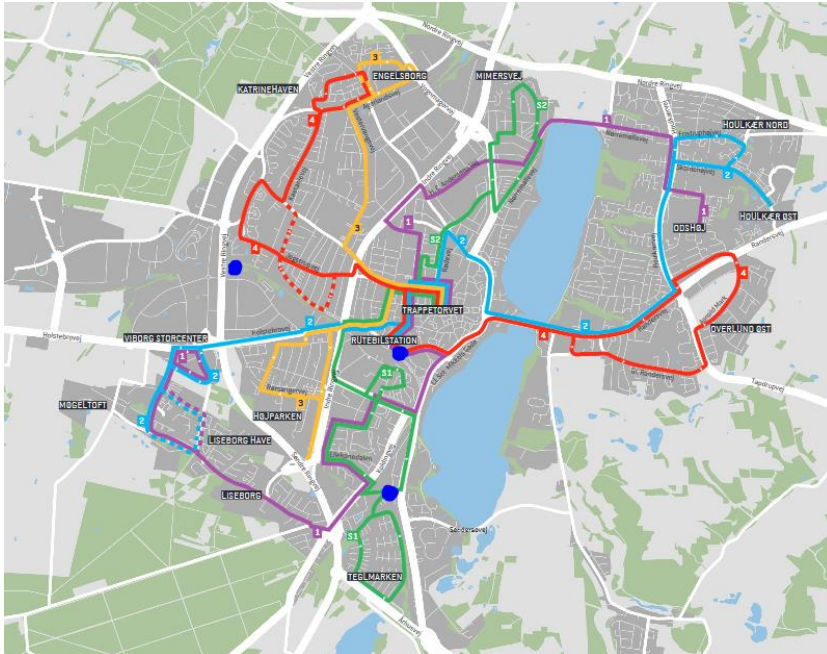
I forhold til i dag kræver Scenarie 3 at der indsættes 5 togsæt mere i drift (plus evt. reserve) i dagtimerne. Se grafisk køreplan nedenfor.



Figur 9-2 Grafisk køreplan for scenarie 3 hvor X-aksen er strækningen og Y-aksen er tiden, der forløber nedad.

# 10. Øvrige kollektive trafik

## 10.1. Forbindelse til bybusser



Figur 10-1 Det nuværende bybuslinjenet i Viborg med tre nye togstop (blå prikker)

### 10.1.1. Viborg Syd

Det nuværende bybusnet har en meget tæt dækning af hele Viborg by, hvilket samtidig betyder en del omvejskørsel. I forbindelse med åbning af to nye togstop i Viborg, bør linjenettet tages op til revision. Der bør tænkes på at skabe mest mulig forbindelse til de tre togstop i byen. Dette kan forbedres med følgende tiltag:

- Flere linjer ændres til halve- eller hele ringlinjer, så de får kontakt med mindst to togstop.
- Linjeføringer tilstræbes at blive mere lineære, så omvejskørsel og varierende kørsel undgås
- Enkelte linjer kan måske med fordel sammenlægges
- Køreplanen gives en højere frekvens, der er tilpasset togafgange

Det kan ikke forventes, at der kan laves besparelser på bybustrafikken uden at skade den ønskede passagertilgang til togene. Omlægninger kan betyde, at nogen borgere får lidt længere til bussen. Til gengæld kan frekvens og tilslutningsforbindelse til tog forbedres, hvilket mange vil opleve som en forbedring.

I dag kører der kun Servicebus (S1) ved det mulige nye togstop i Viborg Syd. Det anbefales, at ændre linje 1 linjeføring, så den standser ved Viborg Syd og måske forlænges forbi Viborg Vest (A13), hvorved den bliver en egentlig ringlinje.

Fra Houlkær og Overlund findes der i dag tre bybuslinjer, der alle kører forbi Viborg Station. Den store koncentration af bybuslinjer ved stationen kombineret med myldretid i det centrale Viborg betyder, at trafikken, og dermed pendlerne, holder stille, forsinkes og måske mister deres forbindelsestog.

Ved åbning af Viborg Syd, kan disse linjer ændres eller udbygges til to ringlinjer, der forløber således:

- Fra Viborg Station mod nord via Houlkær (Nørremøllevej) og Søndersøvej til Viborg Syd og tilbage til Viborg H, hvor trafikken ikke er så intensiv.
- Fra Viborg Station mod øst via Nørresøvej, Houlkærvej mod syd, Gl. Randersvej og Søndersøvej til Viborg Syd og tilbage til Viborg H.

Det vil give mere plads på de centrale veje og større rettidighed for pendlerne, der samtidig vil kunne opleve en lidt kortere rejsetid. Bussernes køreplan forudsættes tilpasset togaftange.

### 10.1.2. Viborg Vest

Det anbefales at ændre bybus linje 1 linjeføring, så den bliver en egentlig ringlinje via A13 eller Ålandsvej med standsning ved Viborg Vest. Der etableres en rampe fra perronen til stoppestedet. Eventuelt kan den nuværende bybus linje 4 og 28 også føres forbi togstop i Viborg Vest.

### 10.1.3. Sparkær

Sparkær er i dag kun betjent af linje 740 med kun 6 afgang på hverdage. Såfremt der etableres togstop (som vedtaget men endnu ikke finansieret) med 1-2 tog i timen, vurderes det, at der kan opnås en besparelse på linje 740, alternativt erstattet af telebusbetjening.

## 10.2. Forbindelse til regionalbusser

Regionalbusser omkring Viborgbanen bærer præg af, at der ikke er meget parallelkørsel langs banen, bortset fra Viborg-Rødkærsbro (-Aarhus) med regionale buslinjer 114 og 914X. I Bjerringbro er der f.eks. ingen betjening med hurtige busser.

Med en forbedret togbetjening på Viborgbanen, kan der argumenteres for at afkorte linje 114 til kun at køre Aarhus - Rødkærsbro, hvor passagerer kan skifte til tog Rødkærsbro - Viborg. Dette kan dog ikke anbefales for den gennemgående linje 914X.

De her skitserede scenarier med udbygning af togbetjeningen vil næppe give anledning til besparelser på øvrige regionale buslinjer, f.eks. Aarhus – Rødkærsbro på grund af lang rejsetid med tog. Denne linje vil tidligst kunne udtyndes i forbindelse med markante rejsetidsbesparelser på Viborgbanen, se afsnit 13 Option for større arbejder.



Figur 10-2 Det nuværende buslinjenet omkring Viborgbanen (grå stiplede linje)

### 10.2.1. Tange togstop

Tange ligger uden for det nuværende bussystem i Viborg og er primært betjent af linje 75, der kører imellem Bjerringbro og Kjellerup. Tange har således ingen direkte buslinjer mod Viborg, og hverken Tange eller Bjerringbro har nogen hurtige X-busforbindelser. Et nyt togstop i Tange vil forbedre adgang med kollektiv trafik væsentligt. Det vurderes dog ikke, at der er nogen besparelsesmuligheder på busbetjeningen, der kører i andre retninger.

### **10.2.2. Rindsholm togstop**

Rindsholm ligger uden for det nuværende bybussystem i Viborg. Rutebilerne linje 60 og 770 betjener i dag Rindsholm. Et togstop i Rindsholm vil forbedre forbindelserne i byen, men besparelsesmuligheder på de nævnte buslinjer vil være marginal, da de primært betjener andre regionale mål.

Det kan overvejes, om der med fordel kan etableres en buslinje, der kan være fødelinje til toget via Houlkær, Overlund og Bruunshåb til togstop i Rindsholm.

# 11. Tidsgevinster og passagerpotentiale

## 11.1. Tidsgevinster

Med udgangspunkt i estimatet af passagertal i afsnit 4.2 (Figur 4.4) kan der beregnes en indledende grov vurdering af de samlede tidsgevinster (eller tab), for eksisterende og nye rejsende, der benytter sig af den forbedrede banebetjening i Viborg Kommune. Betragtningen tager udelukkende udgangspunkt i gevinster for kommunen, ikke mulige afledte effekter for andre kommuner, der måtte få gavn eller ulempe af forbedringerne.

Der tages udgangspunkt i de gældende tidsværdier, jf. den gældende version af Transportøkonomiske Enhedspriser (v. 1.7.1):

kr. per persontime	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
<b>Kollektive rejsende</b>				
Rejsetid	85	407	85	110

Figur 11-1 Tidsværdier for persontrafik, kollektiv (2017, i 2017-priser)<sup>6</sup>

Der kan forventes en tilvækst af passagerer også for de eksisterende stationer, såfremt rejsetiden med toget til en given destination forkortes og/eller betjeningen af stationen forbedres. Forlænges rejsetiden og/eller betjeningen af en given station forringes, må der forventes en tilbagegang af påstigerantallet på den pågældende station.

Med hensyn til det forventede passagertal for kommunens stationer, tages som beskrevet udgangspunkt i estimatet beskrevet i afsnit 4.2.

Der er i projektet et fokus på relationerne inden for Viborg Kommune, således at der zoomes ind på rejser indenfor kommunens grænser.

Som de præsenterede scenarier viser, vil der med de skitserede køreplanændringer og nye togstop være tale om en forlænget rejsetid for passagerer, der rejser fra de eksisterende stationer med tog, der skal standse ved de nye togstop.

Der kan derfor påregnes et frafald af passagerer, der i udgangssituationen (i dag) rejser med tog netop fra de nuværende stationer indenfor Viborg Kommune. Det skal derudover bemærkes, at der også kan forventes et frafald for rejser, der går ud over kommunegrænsen – ligeledes fordi rejsetiden for disse passagerer øges.

Samtidig vil åbningen af nye togstop også medføre, at en del af de kollektivt trafikrejsende, der hidtil har taget bussen, vil skifte til toget, ligesom der overflyttes passagerer fra andre rejseformer, ikke mindst bilen.

Uden modelberegning er det ikke muligt at angive, hvor meget de nye og/eller overflyttede passagerer konkret vil have vundet af rejsetid. Når der forventes brugere på de nye togstop, er det kun muligt, fordi passagererne vurderer, at deres samlede rejseomkostninger (tid og faktisk betaling) falder sammenlignet med en situation uden disse togstop.

Uden at der differentieres nærmere på frekvensen – som beregninger baseret på det danske tidsværdistudie (DATIV) har vist, giver det at gå fra 1 til 2 tog i timen på f.eks. 50 km giver 17% flere rejser, mens tallet er

<sup>6</sup> Idet der ikke er foretaget en trafikmodelberegning, hvor der bl.a. vil være medtaget effekter ift. forsinkelser, transportmiddelskift mv., ses her udelukkende på de rene tidsbesparelser/-tab ved ændring af køreplanen i de undersøgte scenarier.



kun 4% for at gå fra 3 til 4 afgang<sup>7</sup> – indikerer tidligere beregninger fra stationsstrukturreporten, at potentialet især vil ligge i Viborg by (samlet set godt 900 togture dagligt).

Med en simpel antagelse om at der kan vindes 10 minutter ift. de tidligere muligheder for at foretage tilsvarende rejser, og med en antaget gennemsnitlig tidsværdi på 110 kr./time for kollektiv trafik rejsende vil den samlede tidsgevinst for passagererne for de nye stationer være:

	Rejser/dag	Tidsgevinst (min.)	Tidsværdi (kr./min.)	SUM/dag (kr.)	SUM/år (kr.)
Scenarie 0	800	10	1,83	14.640	5.353.334
Scenarie 1	1000	10	1,83	18.300	6.691.667
Scenarie 2	1100	10	1,83	20.130	7.360.833
Scenarie 3	1200	10	1,83	21.960	8.030.000

Figur 11-2 Illustrativ beregning af tidsgevinst for et år

Derimod skal der som anført modregnes tidstab for de passagerer, der på de nuværende togstop taber tid (grundet forlænget køretid) og derfor enten skifter transportform/opgiver rejsen eller – som forblivende passagerer med toget som stadig bedste alternativ – får en længere (tog-)rejse.

Med hensyn til antallet af passagerer antages det for de eksisterende stationer, at rejsetidselasticiteten tager udgangspunkt i lokale rejser og er 0,41 (hverdag) samt 0,22 (weekend).<sup>8</sup>

		FROM								
ID_Name	1001 Viborg City	1002 Roedkaersbro	1003 Bjerringbro	1006 Birgittelyst	1007 Karup	1101 Ravnstrup	1102 Stoholm	1250 Viborg nordlig opland	Total	
TO	1001 Viborg City	1.347	64	299	112	40	31	33	379	2.305
	1002 Roedkaersbro	64	77	35	1	0	0	0	5	182
	1003 Bjerringbro	299	35	217	1	1	0	0	21	574
	1006 Birgittelyst	112	1	1	21	27	12	0	19	192
	1007 Karup	40	0	1	27	144	0	1	2	214
	1101 Ravnstrup	31	0	0	12	0	20	25	2	90
	1102 Stoholm	33	0	0	0	1	25	273	1	333
	1250 Viborg nordlig opland	379	5	21	19	2	2	1	570	1.000
	<b>Total</b>	<b>2.305</b>	<b>182</b>	<b>574</b>	<b>192</b>	<b>214</b>	<b>90</b>	<b>333</b>	<b>1.000</b>	<b>4.890</b>

Figur 11-3 Kollektiv trafik rejser indenfor Viborg Kommune

Kilde: OD-matrice, kollektiv trafik, for Landstrafikmodellen, Basisår 2010.

Af Trafikstyrelsens rapport "Med tog, bus og færge" (2010) fremgår tydeligt, at den kollektive trafiks andel relateret til de mellemstore jyske byer i pendlertrafikken – men ligeledes den samlede trafikmængde - er meget lille, dvs. under 10%. TU-data for Viborg viser, at andelen af toget er noget højere end bussens.<sup>9</sup>

I figur 8-2 er der angivet samlet set 4.890 pendlingsrejser indenfor kommunen. Jf. kapitel 3 er der med udgangspunkt i den symmetriske opstilling af pendlingsrelationerne mellem de forskellige destinationer samlet set tale om 9.780 rejser indenfor Viborg Kommune.

Antages det at lidt mere end halvdelen – 5.000 – rejser er togtrejser, og disse taber blot 1/5 af den tid, som de nye passagerer på de nye stationer vinder, forsvinder tidsgevinsten samlet set.

<sup>7</sup> Se Transportministeriets publikation "Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst", s. 48.

<sup>8</sup> Se Transportministeriets publikation "Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst", s. 33.

<sup>9</sup> Se Trafikstyrelsens publikation "Med tog, bus og færge", s. 33.

Denne beregning illustrerer tydeligt, at det fra et perspektiv, der fokuserer på passagerernes gevinster af en forbedret togbetjening af Viborg Kommune, ikke synes at være tydelige fordele for Viborg Kommune.

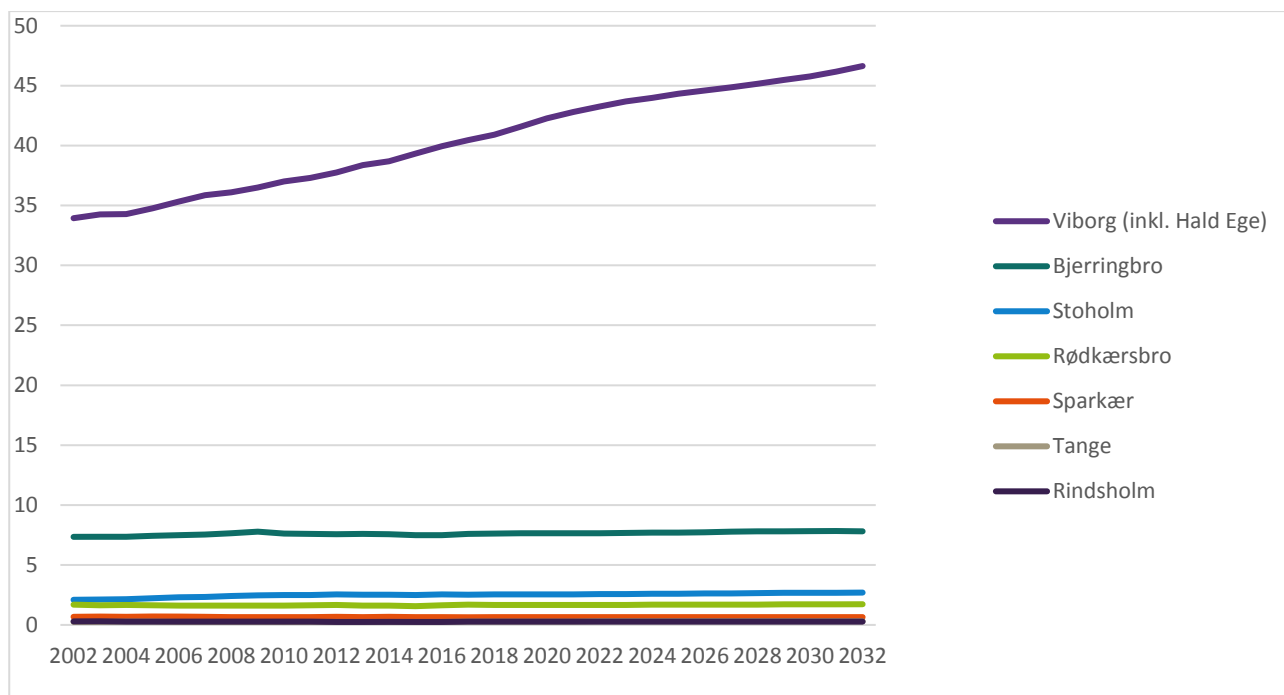
Der er som fremført dog ikke medtaget effekter for alle øvrige passagerer, der eksempelvis har destination udenfor Viborg Kommune.

## 11.2. Passagerpotentiale på længere sigt

Passagerpotentialet for de præsenterede to scenarier af en forbedret banebetjening i Viborg Kommune afhænger ikke mindst af den fremtidigt forventede udvikling af befolkningen og arbejdspladser (erhverv) ved de forskellige nuværende og planlagte togstop i kommunen.

Ifølge kommunens befolkningsprognose forventes især Viborg by at vokse inden for de kommende 15 år, hvor der ventes en vækst på omtrent 6.000 nye borgere. Kun Stoholm (ca. 1.000 indbyggere) forventes at vokse hurtigere i relation til deres udgangsbefolkning. Bjerringbro (ca. 500 indbyggere) er det tredje område i kommunen, hvor der ventes en betydelig befolkningstilvækst.

Derimod forventes de mindre landsbyer som Rindsholm og Sparkær med den gældende befolkningsprognose i bedste fald at holde deres befolkningstal konstant.



**Figur 11-4** Befolkningsudvikling 2002-2016 samt prognose 2017-2032 i Viborg Kommune, opdelt efter opland til eksisterende og/eller mulige nye togstop. Kilde: Viborg Kommune.

Samtidigt er det ikke givet, at erhvervsudviklingen vil følge stationsnærheden og dermed i sig selv fremme pendlingen på tværs af kommunen. Fra 2016 til 2026 etablerer Apple således et nyt mega-datacenter i Foulum 8 km uden for Viborg by. Byggeriet bliver den største udenlandske anlægsinvestering, der til dato er placeret i Danmark. Centret ligger nord for Rute 16 og dermed mere end 10 km fra den nærmeste togstation.

Ved en langsigtet vision om en varig forbedring af togtrafikken i Viborg Kommune er det derfor vigtigt at inddrage den stationsnære udvikling af bolig- og erhvervsarealer for derigennem at kunne skabe et større potentiale for banebetjening i kommunen.

## 12. Anlægsøkonomi estimeret

### 12.1. Scenarie 0

Herunder vises de estimerede anlægspriser og driftsresultat for Scenarie 0 efter principperne i Ny Anlægsbudgettering (NAB), med et korrektionstillæg på 50%.

#### 12.1.1. Anlægsudgifter Scenarie 0 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Perron m. aptering	Antal	3	10,0	30,0	Foreløbigt estimat
Stitunnel u. to spor	Antal	0	8,0	0,0	Foreløbigt estimat
Forplads, adgangsvveje og parkering	Antal	3	2,0	6,0	Foreløbigt estimat
Nyt spor inkl. areal jord og underbygning	Km	0	20,1	0,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
Sporskifte nyt	Antal	0	1,7	0,0	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sporstopper	Antal	0	0,3	0,0	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sikringsanlæg ERTMS krydsningsstation	pr. stk.	0	3,0	0,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
<b>Subtotal</b>				<b>33,0</b>	
Projektering og admin.	20%			6,6	
<b>Anlægssum</b>				<b>39,6</b>	
Korrektionstillæg NAB	50%			19,8	
<b>Fase 1 overslag</b>				<b>60</b>	

Figur 12-1 Anlægsøkonomi for Scenarie 0 - ESTIMAT

#### 12.1.2. Driftsudgifter Scenarie 0 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Driftsudgifter pr. år	Togsæt	1	5	5	Estimat (1500 kr/time) <sup>10</sup>
Driftsindtægter	Billetindtægter mio. kr.			-1	Estimat
Vurderet driftsresultat				4	Estimat

Figur 12-2 Driftsøkonomi for Scenarie 0 - ESTIMAT

<sup>10</sup> Det var ikke muligt at indhente eksakte eksempler på driftsudgifter (eller indtægter) fra operatører, da det er en forretningshemmelighed. Desuden er driftsøkonomi meget svingende efter hvilke metoder og lønniveauer selskaber har. Se afsnit 14.

## 12.2. Scenarie 1

Herunder vises de estimerede anlægspriser og driftsresultat for Scenarie 1 efter principperne i Ny Anlægsbudgettering (NAB), med et korrektionstillæg på 50%.

### 12.2.1. Anlægsudgifter Scenarie 1 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Perron m. aptering	Antal	3	10,0	30,0	Foreløbigt estimat
Stitunnel u. to spor	Antal	0	8,0	0,0	Foreløbigt estimat
Forplads, adgangsveje og parkering	Antal	3	2,0	6,0	Foreløbigt estimat
Nyt spor inkl. areal jord og underbygning	Km	0,2	20,1	4,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
Sporskifte nyt	Antal	2	1,7	3,4	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sporstopper	Antal	2	0,3	0,6	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sikringsanlæg ERTMS krydsningsstation	pr. stk.	1	1,0	1,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
<b>Subtotal</b>				<b>45,0</b>	
Projektering og admin.	20%			9,0	
<b>Anlægssum</b>				<b>54,0</b>	
Korrektionstillæg NAB	50%			27,0	
<b>Fase 1 overslag</b>				<b>81,0</b>	

Figur 12-3 Anlægsøkonomi for Scenarie 1 - ESTIMAT

### 12.2.2. Driftsudgifter Scenarie 1 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Driftsudgifter pr. år	Togsæt	3	5	15	Estimat (1500 kr/time) <sup>11</sup>
Driftsindtægter	Billetindtægter mio. kr.			-3	Estimat
Vurderet driftsresultat				12	Estimat

Figur 12-4 Driftsøkonomi for Scenarie 1

<sup>11</sup> Det var ikke muligt at indhente eksakte eksempler på driftsudgifter (eller indtægter) fra operatører, da det er en forretningshemmelighed. Desuden er driftsøkonomi meget svingende efter hvilke metoder og lønniveauer selskaber har. Se afsnit 14.

## 12.3. Scenarie 2

Herunder vises de estimerede anlægspriser og driftsresultat for Scenarie 2 (inklusive elementerne i Scenarie 1) efter principperne i Ny Anlægsbudgettering (NAB), med et korrektionstillæg på 50%.

### 12.3.1. Anlægsudgifter Scenarie 2 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Perron m. aptering	Antal	3	10,0	30,0	Foreløbigt estimat
Stitunnel u. to spor	Antal	0	8,0	0,0	Foreløbigt estimat
Forplads, adgangsveje og parkering	Antal	3	2,0	6,0	Foreløbigt estimat
Nyt spor inkl. areal jord og underbygning	Km	0	20,1	0,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
Sporskifte nyt	Antal	0	1,7	0,0	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sporstopper	Antal	0	0,3	0,0	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sikringsanlæg ERTMS krydsningsstation	pr. stk.	0	3,0	0,0	Foreløbigt estimat
<b>Subtotal</b>				<b>33,0</b>	
Projektering og admin.	20%			6,6	
<b>Anlægssum</b>				<b>39,6</b>	
Korrektionstillæg NAB	50%			19,8	
<b>Fase 1 overslag</b>				<b>60</b>	

Figur 12-5 Anlægsøkonomi for Scenarie 2 - ESTIMAT

### 12.3.2. Driftsudgifter Scenarie 2 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Driftsudgifter pr. år	Togsæt	4	5	20	Estimat (1500 kr/time) <sup>12</sup>
Driftsindtægt	Billetindtægter			-4	Estimat
Vurderet driftsresultat				<b>16</b>	Estimat

Figur 12-6 Driftsøkonomi for Scenarie 2 - ESTIMAT

<sup>12</sup> Det var ikke muligt at indhente eksakte eksempler på driftsudgifter (eller indtægter) fra operatører, da det er en forretningshemmelighed. Desuden er driftsøkonomi meget svingende efter hvilke metoder og lønniveauer selskaber har.

## 12.4. Scenarie 3

Herunder vises de estimerede anlægspriser og driftsresultat for Scenarie 3 efter principperne i Ny Anlægsbudgettering (NAB), med et korrektionstillæg på 50%.

### 12.4.1. Anlægsudgifter Scenarie 3 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Perron m. aptering	Antal	3	10,0	30,0	Foreløbigt estimat
Stitunnel u. to spor	Antal	0	8,0	0,0	Foreløbigt estimat
Forplads, adgangsveje og parkering	Antal	3	2,0	6,0	Foreløbigt estimat
Nyt spor inkl. areal jord og underbygning	Km	0	20,1	0,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
Sporskifte nyt	Antal	0	1,7	0,0	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sporstopper	Antal	0	0,3	0,0	Sporanlæg Viborgbanen 2015
Sikringsanlæg ERTMS krydsningsstation	pr. stk.	0	3,0	0,0	Atkins priskatalog anlægsoverslag
<b>Subtotal</b>				<b>33,0</b>	
Projektering og admin.	20%			6,6	
<b>Anlægssum</b>				<b>39,6</b>	
Korrektionstillæg NAB	50%			19,8	
<b>Fase 1 overslag</b>				<b>60</b>	

Figur 12-7 Anlægsøkonomi for Scenarie 3 - ESTIMAT

### 12.4.2. Driftsudgifter Scenarie 3 - ESTIMAT

element	Enhed	mængde	enhedspris mio. kr.	sum mio. kr.	kilde
Driftsudgifter pr. år	Togsæt	5	5	25	Estimat (1500 kr/time) <sup>13</sup>
Driftsindtægter	Billetindtægter mio. kr.			-5	Estimat
Vurderet driftsresultat				<b>20</b>	Estimat

Figur 12-8 Driftsøkonomi for Scenarie 3 - ESTIMAT

<sup>13</sup> Det var ikke muligt at indhente eksakte eksempler på driftsudgifter (eller indtægter) fra operatører, da det er en forretningshemmelighed. Desuden er driftsøkonomi meget svingende efter hvilke metoder og lønniveauer driftsselskabet bruger. Se afsnit 14.

# 13. Option for større arbejder

## 13.1. Højere hastighed på strækningen

Ifølge rapporten fra Banedanmark - Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet - fra 2013, anbefales det at udnytte Signalprogrammet til at opgradere hastigheden på Viborgbanen (Langå-Struer) fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t.

En opgradering til 160 km/t forudsætter dog kørsel med hurtigere togmateriel. I rapporten beskrives dette således:

“Med Signalprogrammet bliver hastighedsopgraderingerne billigere. Det bedste tidspunkt at gennemføre den signaltekniske del af hastighedsopgraderingen vil derfor være i forbindelse med Signalprogrammets udrulning, mellem 2017 og 2021.

Hastighedsopgraderinger kan endvidere have indflydelse på planlagte fornyelsesaktiviteter idet visse arbejder er sammenfaldende og bør udføres samtidig” (citat fra side 8).

“Der er regnet på 2 alternativer på strækningen (Langå-Struer). Det ene med en hastighed på 140 km/t til Skive og derefter 120 km/t fra Skive til Struer. Det andet er på 160 km/t hele vejen.

Alternativet med 160 km/t er mest attraktivt med en forrentning på 6% svarende til en nettonutidsværdi på 23 mio. kr. ved en investering på i alt 118 mio. kr. inkl. 50% tillæg iht. NAB.

Strækningen har en god samfundsøkonomisk rentabilitet, men følsomhedsberegninger viser en lidt større usikkerhed overfor ændringer i anlægsoverslag og/eller køretidsgevinster. En mere detaljeret undersøgelse vil kunne reducere denne usikkerhed.



Tidsgevinsterne på strækningen mellem Langå og Struer vil være på i alt 14 minutter uden tidsgevinster fra netop afsluttede anlægsarbejder som endnu ikke er indarbejdet i køreplanen.

Strækningen mellem Langå og Viborg har fra 676.000 til 763.000 rejsende, Viborg-Skive fra 411.000 til 448.000 rejsende og endelig Skive-Struer fra 207.000 til 220.000 rejsende (tal fra 2008). Væksten frem til 2020 forventes at blive 29-31% indtil Skive og herefter - mellem Skive og Struer – på mellem 9 og 12%.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 19.900 rejser.

Det positive samfundsøkonomiske resultat opnås uden at medregne den del af tidsgevinsten, som passagerer fra Aarhus opnår på hovedstrækningen mellem Aarhus og Langå ved at materiellet kører 160 km/t i stedet for 120 km/t. Køretiden er i dag på denne delstrækning 31 minutter, som vil kunne reduceres til ca. 25 minutter med samme standsninger som i dag. På

grund af den høje passagertæthed på denne del af strækningen vil gevinsten - nettonutidsværdien - være skønsmæssigt ca. 128 mio. kr., svarende til knap 6 gange nettonutidsværdien på selve den opgraderede del af strækningen.” (Citat fra rapporten: Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet, side 23)

## 13.2. Udretninger

Udretninger kan være en forudsætning for at gennemføre hastighedsopgraderinger kombineret med acceptabel komfort i toget. På togrejsen fra Aarhus til Viborg passerer uhensigtsmæssig infrastruktur, der kræver lavere hastighed samt tidskrævende ophold.

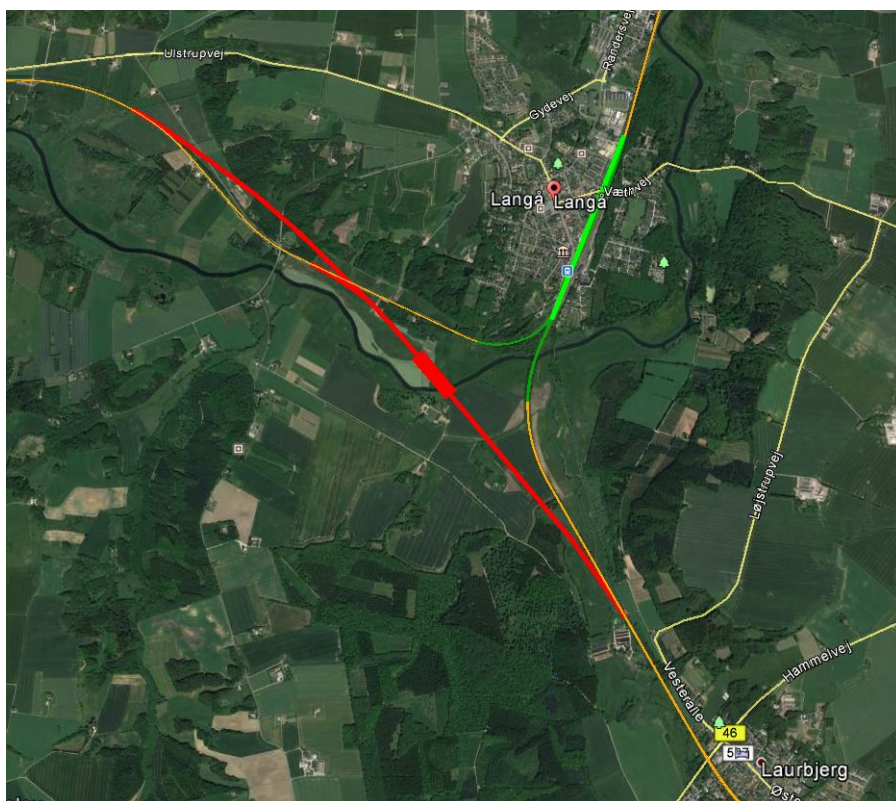
### 13.2.1. Shuntforbindelse i Langå

Den vigtigste udretning vurderes til at være en shuntforbindelse uden om Langå Station. Shuntforbindelsen vil kunne løse problemet i Langå, hvor alle tog skal tage ophold for at skifte køreretning. Ud over det tvungne ophold for at udveksle forholdsvis få passagerer, tager det yderligere 5 minutter for føreren at skifte førerrum.

Etableres en spormæssig shuntforbindelse syd om Langå Station, vil ikke alene standsning og førerrumsskift kunne spares, men strækningen vil kunne passerer med høj hastighed. Den samlede rejsetidsbesparelse vurderes til at kunne blive 7-8 minutter.

Gudenåen ligger på dette sted i en bred naturrig dal. Denne udretning giver derfor miljømæssige udfordringer og er den dyreste enkeltinvestering i forbindelsen. Men den giver også den største rejsetidsbesparelse mellem Aarhus og Viborg Kommunes stationer. Udretningen indbefatter 2800 til 4000 m nyt spor og en cirka 300 meter lang dalbro over Gudenåen.

Shunten kan indgå i en kort eller en lang udretning. Se Figur 13-1. Vælges den lange udretning, får man mulighed for at nedlægge overkørsel nr. 4 ved Åbrovej, som kan erstattes af en overføring. Denne vil falde naturligt ind i landskabet, idet banen her skal køre i en udskæring.



Shuntforbindelsen kan vælges etableret som en dobbeltsporet løsning med niveaufri overføring (flyover), eller som en enkeltsporet løsning uden flyover. Prisforskellen imellem disse løsninger er meget stor, lige som den miljømæssige påvirkning. Om dobbeltspor med flyover er nødvendigt kræver en nærmere analyse set i forhold til forventet køreplan.

Der forventes ikke mulighed for at køre mere end to tog i timen til Aarhus H pga. kapacitetsproblemer dér, i forbindelse med indførelsen af Togfondens timetogssystem.

**Figur 13-1**  
**Mulig linjeføring for ny shuntforbindelse forbi Langå.**

En ulempe ved forbindelsen er at togene ikke kommer til at standse ved Langå station. Dette kan opvejes ved at etablere et togsystem der kører Viborg - Langå (-Randers).

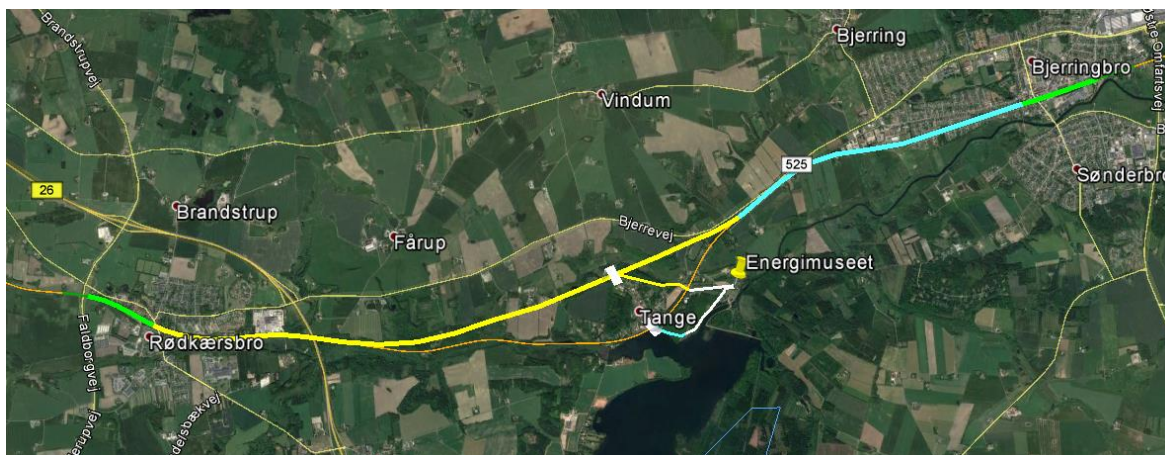
### 13.2.2. Udretning i Tange

Der hvor banen passerer Tange by ligger tracéet meget lavt og tæt på Tange sø. Samtidig ligger banen her i en stor kurve, der vil vanskeliggøre både en hastighedsopgradering og en udbygning til dobbeltspor.



Vælges det at etablere Scenarie 2, vil der blive etableret dobbeltspor frem til øst for Tange (blå linje). Ønskes der en mere robust infrastruktur bør dobbeltsporet på sigt fortsætte forbi Tange til Rødkærbro. I så fald bør banen samtidig udrettes og ført nord om Tange by (gul linje).

Derved kommer banen fri af den problematiske strækning nær Tange Sø, ligesom det sandsynligvis vil være en forudsætning for at kunne gennemføre hastighedsopgradering forbi Tange. Denne løsning forhindrer ikke muligheden for at etablere et togstop i Tange.



Figur 13-2 Udretning nord om Tange by hvor hvide markeringer er togstop med stier til Elværksmuseet.<sup>14</sup>

### 13.3. Partielle dobbeltspor

Når der ønskes etableret tæt togtrafik med 4 tog i timen i hver retning, bliver kapaciteten på enkeltsporede jernbaner udfordret kraftigt. Selv små forsinkelser afsmittes til de tog som det forsinkede tog skal møde på strækningen (krydser med). En forsinkelse på en enkeltsporet strækning kan afsmittes til de følgende tog i timer efter det oprindeligt forsinkede tog. Dette fænomen opstår, når kapacitetsgrænsen er nået.

Ved at udbygge belastede dele af strækningen med dobbeltspor, opnår man en højere kapacitet og dermed kortere rejsetid, da togene ikke skal bruge den samme tid på at afvente krydsninger på stationer, men ofte kan fortsætte uafhængigt af den modsatrettede trafik. Desuden opnås robusthed i køreplanen idet forsinkelser ikke afsmittes.

På sigt kan udbygning med partielle dobbeltspor ses som udviklingstrin hen mod fuldt dobbeltspor. På dobbeltspor påvirker forsinkede tog ikke trafikken i den modsatte retning og rejsetiden forkortes yderligere.



Figur 13-3 Partielt dobbeltspor imellem Rindsholm og Viborg (gul linje)

<sup>14</sup> På figuren er vist et eventuelt nyt stiforløb til Elværksmuseet fra de to alternative togstop. Længde på nyt stianlæg er hhv. 400/800 m. Samlet gangafstand bliver 1000/1200 m.

Hvis man betragter Viborgbanen som en potentiel nærbane til Aarhus med tæt trafik, vil dobbeltspor have stor betydning for togtrafikkens pålidelighed og succes. Viborgbanen kan udbygges successivt til dobbeltspor på samme måde som Nordvestbanen<sup>15</sup> og den Sydjyske længdebane.

Man starter udbygningen på de strækninger, hvor man erfarer, at der er de største problemer med at indlægge krydsninger. Men på længere sigt er det sværere at forudse, hvilke behov fremtidige køreplaner vil have til "mødesteder" på banen. På længere sigt vil fuldt dobbeltspor være den bedste løsning.

#### Samlet anbefalet udbygning til en højklasset baneforbindelse på lang sigt:

- Som nævnt i afsnit 13.2.2 vil et dobbeltspor Bjerringbro - Rødkærsbro styrke driften på Scenarie 2 og 3.
- Ønskes 4 tog gennemført til Langå-Viborg, bliver det nødvendigt at se på strækningen Langå - Bjerringbro. Dermed vil der være et samlet dobbeltspor fra Langå til Rødkærsbro.
- Vest for Viborg kan der blive behov for en ny krydsningsstation.
- Omkring Viborg Station vil der også opstå et pres på infrastrukturen. Det kan i første omgang afhjælpes ved at etablere et partielt dobbeltspor vest ud af Rindsholm tekniske krydsningsstation. Udbygning af denne strækning berører ikke bebygget område og overføringen af hovedvej 26 er forberedt til to spor. Dette vil især hjælpe det skitserede Lokaltog



Figur 13-3.

- Dobbeltsporet øst for Viborg kan også vælges forlænget igennem Viborg by til Viborg Vest, hvorved flaskehalsproblemer omkring Viborg by med kort mellem stop vil være afhjulpet.
- Den sidste strækning Rødkærsbro – Rindsholm må fremtiden vise om der bliver behov for at anlægge dobbeltspor på. I så fald vil der opnås dobbeltspor hele vejen fra Langå til Viborg Vest.

Herunder vises et bud på en samlet vision for en opgraderet bane mellem Langå - Viborg, som burde være muligt at realisere i 2035.

<sup>15</sup> Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk



Figur 13-4 Samlet anbefalet udbygning til en højklasset baneforbindelse på lang sigt.

# 14. Anbefaling af videre proces

Denne analyse er en tidlig screening af muligheder, der kan danne grundlag for principbeslutninger. Før endelig beslutning bør mulighederne undersøges dybere. Vi foreslår følgende punkter, hvor Atkins kan hjælpe til med den videre proces frem mod en mulig etablering:

1. Uddybning af driftsøkonomi, (Arriva har tilbudt at stille op til møde med kommunen)
2. Skitseprojektering og mere præcise bygherreoverslag på prioriterede togstop
3. Byanalyser med screening af byudviklingspotentiale og strategi før og efter etablering af togstop
4. Optimering af busdriften – Forslag til konkret linjestructur og estimering af driftsøkonomi for denne.
5. Uddybning af projektet i en FASE1 rapport af udvalgte scenarier
6. FOLDER om forslaget udformes, rettet mod Transportudvalget, nabokommuner og borgere.
7. Præsentation for de 3 berørte nabokommuner.
8. Deltagelse i evt. foretræde for Transportudvalget med præsentation.

I forbindelse med godkendelse af det videre arbejde, bør der fokusere på følgende milepæle:

9. Forslag til budgetforhandling (fx opsparing til ét togstop om året)
10. Finansieringsmodeller undersøges (Stat, Region og Kommuner)
11. Egentlig projekteringsopstart
12. Lovforslag til godkendelse
13. Udbud og detailprojektering
14. Igangsætning af arbejder

# Litteratur

Forlig på Christiansborg. Sparkær kan få sit eget trinbræt, Skive Folkeblad 10. juli 2017.

Viborg og togtrafikken, Togfondens perspektiver, - Forvaltningsnotat af 19. juli 2016 vedrørende forslag om etablering af letbane

Afgrænsning af udbudspakke for regionaltogstrafik i Midt- og Vestjylland 2020, TRM nov. 2016

Optimering af stationsstrukturen, TS mar. 2014

Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet, BDK feb. 2013

Banetrafik i Midtjylland, forslag til regional strategi, Atkins dec. 2012.

Stationsstrukturen i Danmark, TS dec. 2008

Borgmester: Viborg kan få sin egen letbane, Viborg Folkeblad 13. juni 2016

”Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst”, Transportministeriet

”Med tog, bus og færge”, Trafikstyrelsen

## **Kontakt**

Atkins Danmark A/S  
Arne Jacobsens Allé 17  
2300 København S

**E-mail**            [Anders.H.Kaas@Atkinsglobal.com](mailto:Anders.H.Kaas@Atkinsglobal.com)

**Telefon**            +45 5251 9000

**Direkte telefon** +45 5251 9986

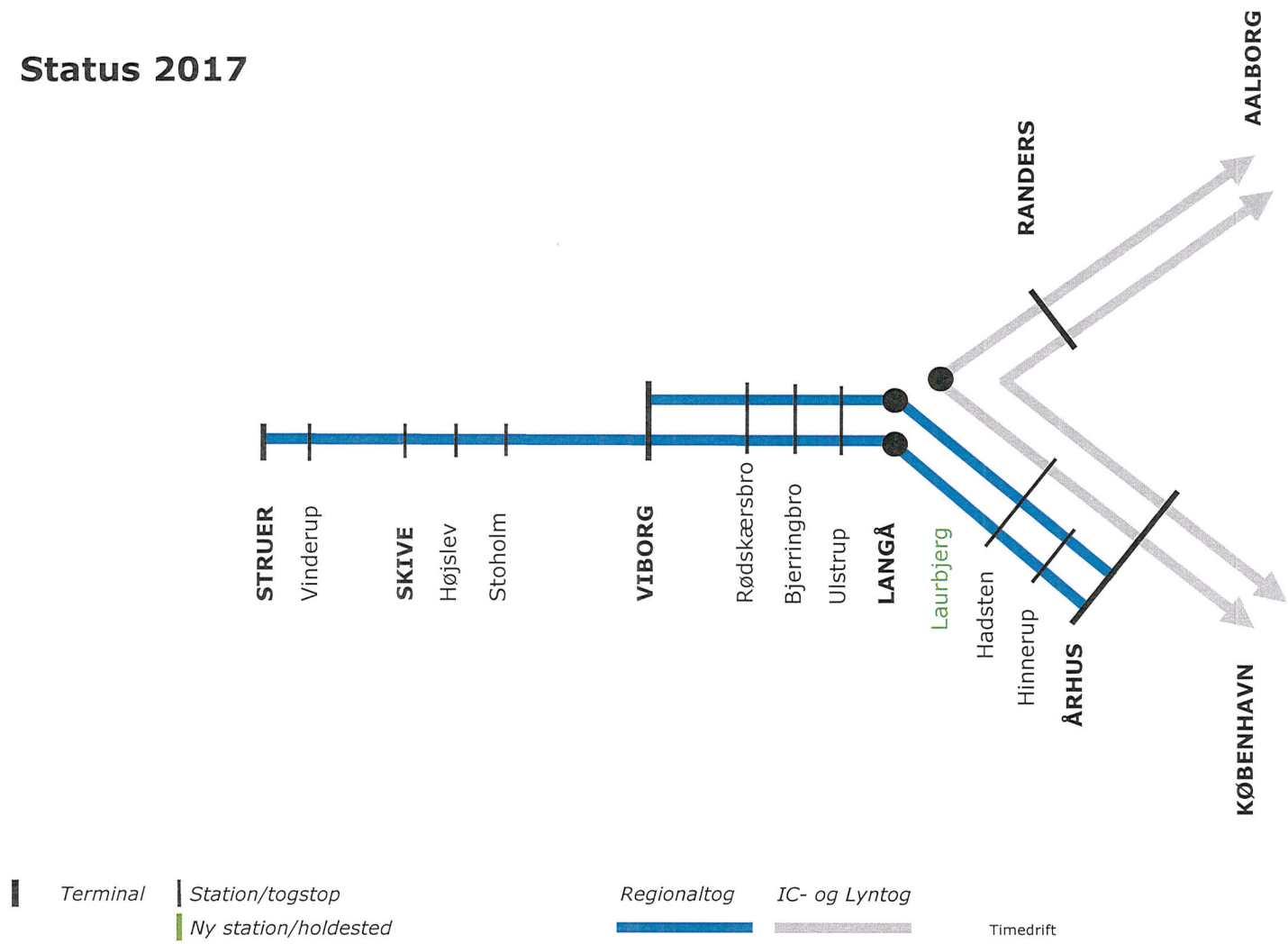
## Resume: Grunddata for Bedre Banebetjening i Viborg Kommune



d. 16.06.2017

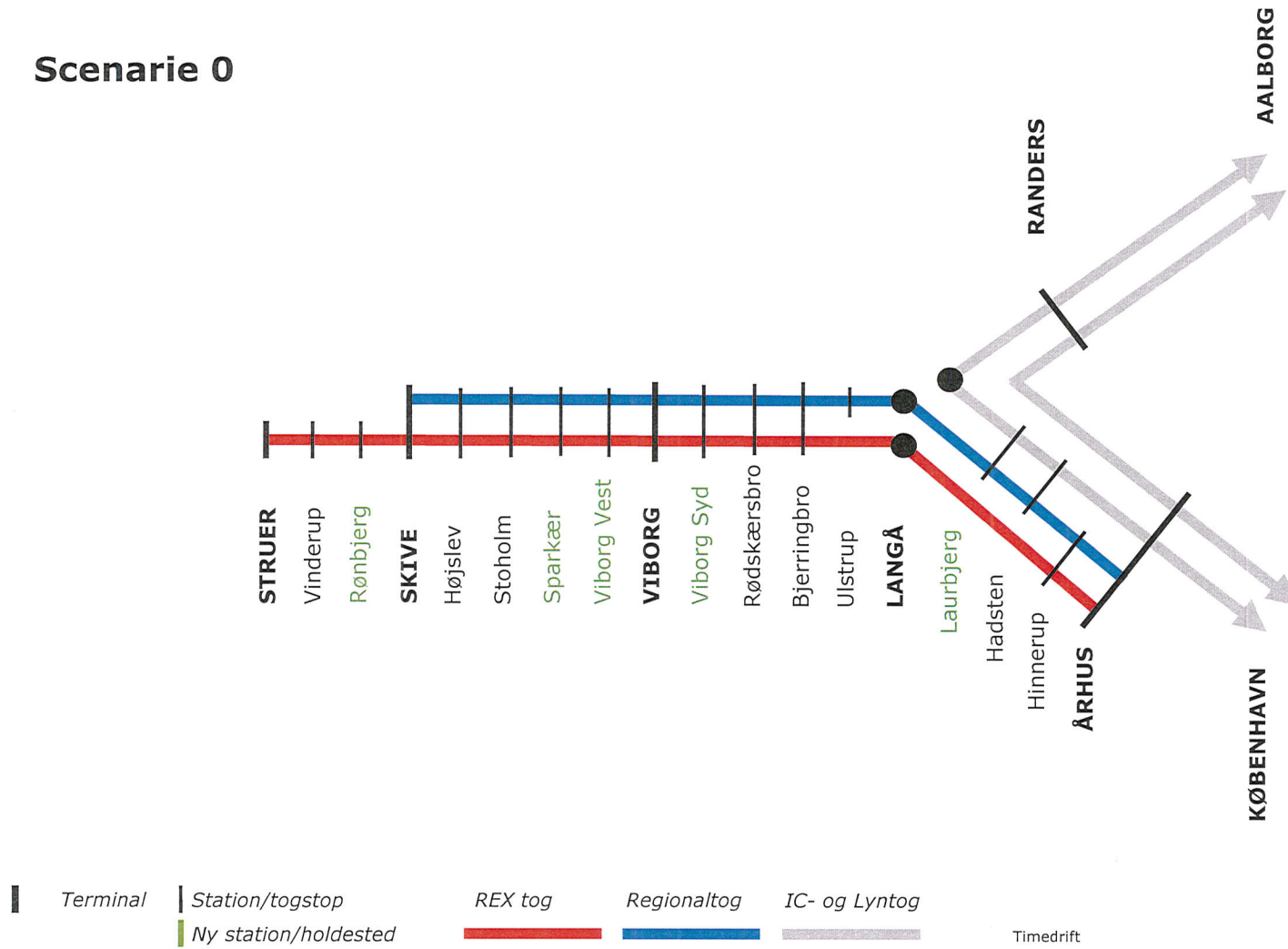
I Viborg Kommune:	Status 2017	Scenarie 0	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
<b>Antal togstop</b>	4	7	7	7	7
<b>Nye togstop</b>	Ingen	Viborg Syd, Viborg Vest og Sparkær	Viborg Syd, Viborg Vest og Sparkær	Viborg Syd, Viborg Vest og Sparkær	Viborg Syd, Viborg Vest og Sparkær
<b>Antal tog i timen</b>	2	2	3	3	3
<b>Destinationer for tog på Viborgbanen</b>	Aarhus-Struer, Viborg	Aarhus-Struer, Skive	Aarhus-Struer, Skive Bjerringbro-Stoholm	Aarhus-Struer, Skive Randers-Stoholm	Aarhus-Struer, Skive Randers-Skive
<b>Hurtigste rejsetid til Aarhus (min.)</b>	67	62	63	63	62
<b>Hurtigste rejsetid til Bjerringbro (min.)</b>	18	19	21	21	20
<b>Længste ventetid på tog til Aarhus</b>	29	30	29	29	46
<b>Antal togafgange fra kommunen i timen</b>	13	28	38	38	38
<b>Antal flere togsæt i drift (ekskl. reserve)</b>	0	1	3	4	5
<b>Nødvendige nyanlæg</b>	Ingen	3 togstop	3 togstop + 1 vigespor i Bjerringbro	3 togstop	3 togstop
<b>Estimeret anlægspris</b>	0 mio. kr.	60 mio. kr.	81 mio. kr.	60 mio. kr.	60 mio. kr.
<b>Estimeret driftsresultat pr. år (usikkert)</b>	0 mio. kr.	-4 mio. kr.	-12 mio. kr.	-16 mio. kr.	-20 mio. kr.

## Status 2017

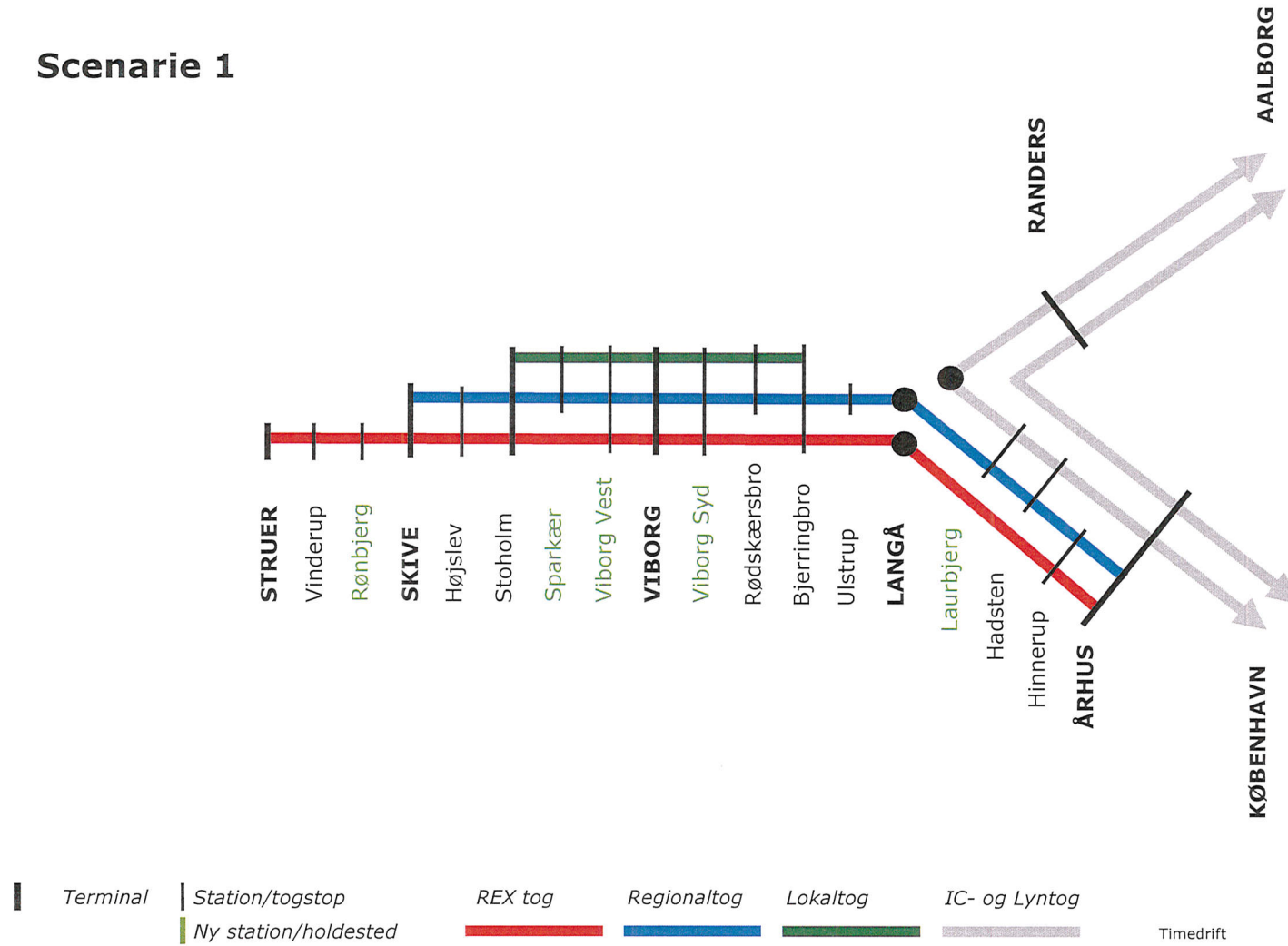




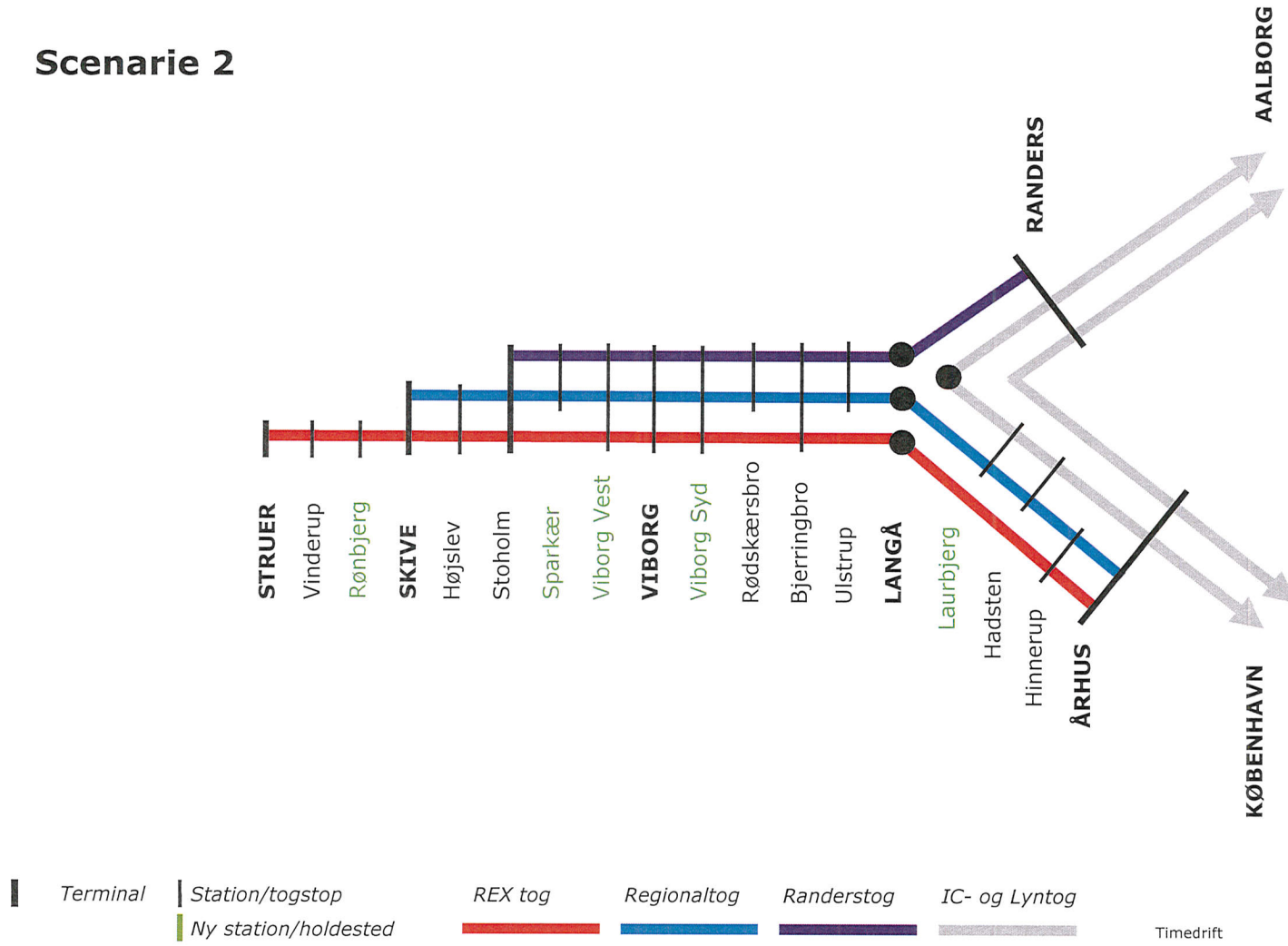
## Scenarie 0



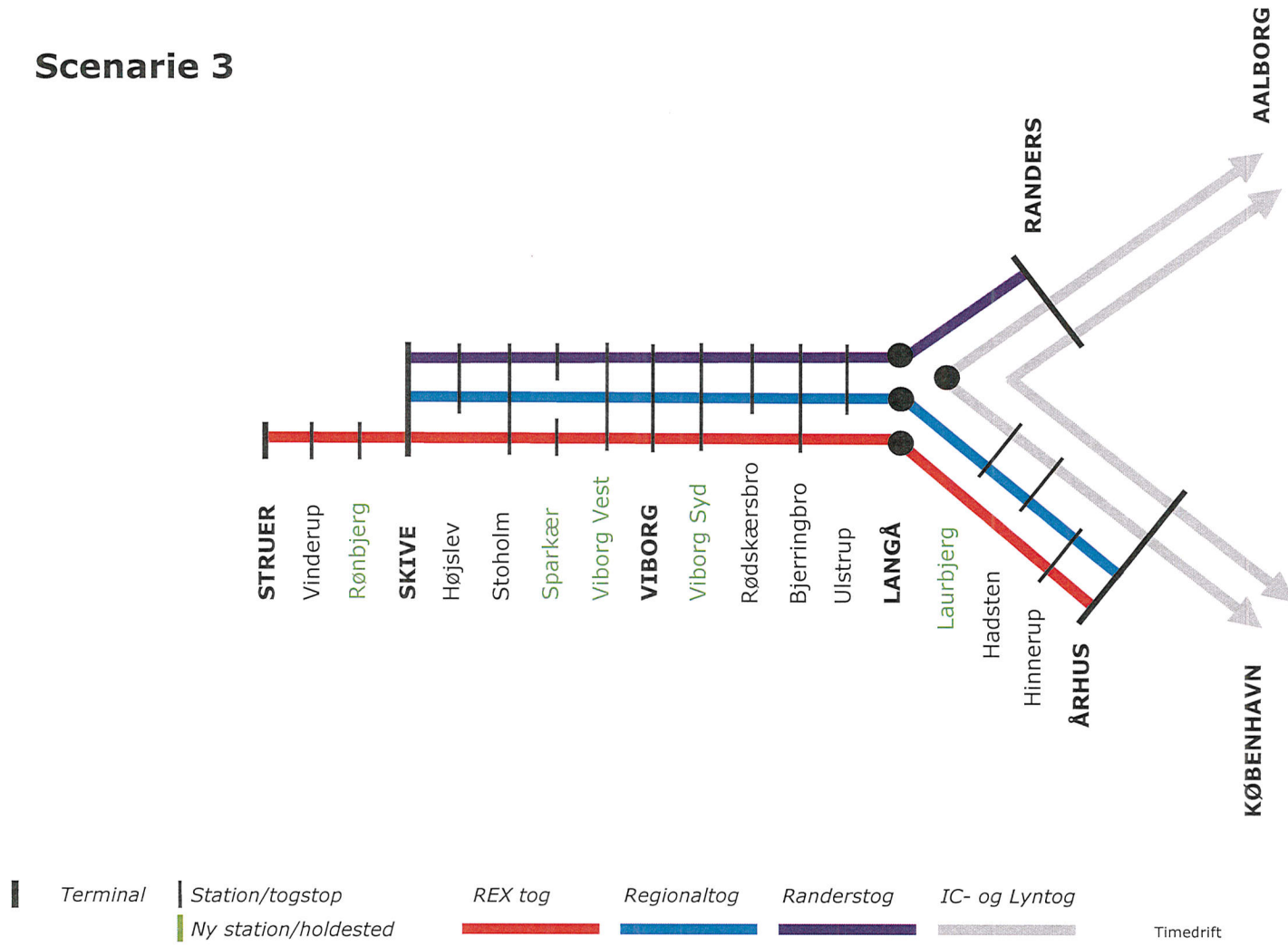
# Scenarie 1



## Scenarie 2



### Scenarie 3



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

Sagsnr.: 17/29362

Afdeling for Strategi og Implementering

Sagsbehandler  
Martin Nilsson  
51 53 23 57  
marn@vordingborg.dk

23-02-2018

### Høringssvar på Statens Trafikplan 2017 - 2032

Vi takker for muligheden for at kommentere på udkastet til Statens Trafikplan 2017 – 2032. Vi er bekendt med, at vores omkringliggende kommuner også udarbejder høringssvar med lignende synspunkter som os.

Hurtige togforbindelser mellem Vordingborg Kommune og Hovedstaden er højt prioriteret. Det er vigtigt for, at sikre et sammenhængende arbejdsmarked og for et Danmark i Balance, med gode vilkår for at bo og arbejde i alle dele af landet.

#### Rejsetider

Vi er glade for, at ønskerne til jernbanen er, at den 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.

Af de i planen skitserede rejsetider til Nykøbing F. kan vi konkludere, at Trafikplanen ikke opererer med samme rejsetid som opgjort i Togfonden DK og folderen Ringsted – Femern Banen samt i Faktaark fra Transport- og bygningsministeriet. Der er tale om en rejsetidsforøgelse til og fra vores område på mellem 15-25 pct. Dette er uacceptabelt.

Vi kan ikke se, at forudsætningerne skulle være ændret. Vi er derfor uforstående over, at de massive investeringer i strækningen mellem København og Nykøbing F. ikke har de effekter på rejsetiderne, som vi tidligere er stillet i udsigt. Vi er endvidere bekymrede over, at det i udkastet til Trafikplan 2017 – 2032 ikke tydeligt fremgår, hvad vi kan forvente af rejsetider til Vordingborg Station fra Hovedstaden.

En manglende effektiv trafikal infrastruktur har en negativ indvirkning på den økonomiske vækst, og jo svagere den trafikale infrastruktur er, jo vanskeligere bliver forudsætningerne for, at væksten kan udfolde sig og brede sig. Pendlingen til og fra arbejde foregår over stadig længere afstande og konkurrencen om tilgængelighed til et område, hvor der skabes vækst og arbejdspladser, skærpes fortsat. Vi finder det derfor uambitiøst og stærkt kritisabelt, at de tidligere udmeldte rejsetider på strækningen ikke fastholdes i denne trafikplan, da dette er en afgørende parameter for at sikre et Danmark i vækst og balance.

Vi har svært ved at se sammenhæng mellem Trafikplanens rejsetider til vores område og målsætningen om en moderne, effektiv og kundeorienteret jernbane. Vi vil derfor bede om en redegørelse for, hvorfor rejsetiderne er ændret. Regeringens plan for et Danmark i balance, med gode vilkår for, at leve, bo og arbejde alle steder fordrer en effektiv og hurtig offentlig infrastruktur. Vi stiller derfor spørgsmålstegn ved, om Trafikplanen reelt giver en hurtigere og bedre togbetjening af borgerne på Sydsjælland, specielt set i lyset af, at rejsetider fra Hovedstaden til Nykøbing F. generelt er blevet 10 minutter langsommere siden 1980.

### **Materiel**

De afledte positive effekter ved en god og effektiv infrastruktur er blandt andet tiltrækning af nye investeringer, at der skabes nye muligheder for klyngedannelser og vidensdeling, øget konkurrence til gavn for en styrket konkurrenceevne, samt øget tiltrækning og fastholdelse af virksomheder. Den trafikale infrastruktur udgør derfor en helt essentiel del af rammevilkårene for væksten for vores virksomheder. Transport indgår i alle dele af en effektiv vækstkæde, hvor medarbejdere, underleverandører og slutbrugere alle er afhængige af en konkurrencedygtig infrastruktur. Vi noterer os i den forbindelse at rejsetiden til Sydsjælland vil kunne afkortes ved, at der køres med nyt og hurtigere materiel.

For at sikre størst mulig effekt af investeringerne i Sydbanen mv. og dermed øget samfundsøkonomisk gevinst forventer vi, at der afsættes de nødvendige ressourcer til, at investere i hurtigere materiel, så investeringerne i jernbanen udnyttes maksimalt og der sikres størst mulig effekt af investeringerne i infrastrukturen.

### **Stop**

Vi noterer os, at der i planen er indlagt et stop på Ølby station på de linjediagrammer over den fremtidige togbetjening, der indgår i Trafikplanen. Ligeledes er der fortsat medtaget stop i Lundby. Disse stop er alle vigtige for vores pendlere, og er med til, at sikre attraktive lokale bosteder i vores kommuner.

### **Afslutning**

Afslutningsvis vil vi bemærke, at en realisering af Regeringens plan om et Danmark i balance kun er mulig, hvis infrastrukturen er veludbygget og materiellet er opdateret, så en effektiv transport for pendlere og virksomheder i hele landet muliggøres. Vi er glade for indflytningen af statslige arbejdspladser til vores område, men finder det tankevækkende, at det ikke følges op med en samfundsøkonomisk optimal rejsetid til og fra vores område. Derfor vil vi, som nævnt, anmode om en redegørelse for, hvorfor de tidligere udmeldte rejsetider ikke længere kan fastholdes.

Venlig hilsen

Susan Thydal  
Formand for Udvalget for Turisme,  
Udvikling og Erhverv

Jan Michelsen  
Udviklingsdirektør

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

**Borgmesteren**  
Skelbækvej 2  
6200 Aabenraa  
Tlf.: 7376 7676

Dato: 24-01-2018  
Sagsnr.: 18/2136

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

## **Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Trafikstyrelsen har udsendt Trafikplan for jernbanen 2017-2032 med høringsfrist den 29. januar 2018. Vi vil gerne takke for den tilsendte plan og har følgende bemærkninger.

### **Vedrørende godstransport:**

Jyllandskorridoren består af Danmarks vigtigste adgangsveje til det internationale marked og er en af hovedfærdselsårerne mellem Skandinavien/Europa. Gods der fragtes til og fra Danmark til lands (med lastbil eller godstog) fragtes typisk via Sønderjylland, hvor banestrækningen er en del af den prioriterede TEN-T korridor Scandinavia - Middelhavet. Årligt kører der ca. 10.000 godstog gennem Sønderjylland på strækningen Lunderskov - Padborg (kilde: COWI). I international sammenhæng er den østjyske banestrækning derfor vigtig.

Jernbanen har stor betydning for Padborg-området, da det er en integreret del af håndteringen af gods. Padborg erhvervsområde har hovedsageligt tilknyttet logistik- og transportvirksomheder og er et af de største transportcentre i Nordeuropa.

Grundet banens enkeltspor for godstog er Padborg en flaskehals for godstrafikken, og der ligger et stort potentiale i opgradering af banen til dobbeltspor. Et dobbeltspor vil betyde en udvidelse af kapaciteten for godstog, hvilket har stor betydning for syddanske virksomheder og Padborg Erhvervsområde. Endvidere skaber det nuværende enkeltspor på strækningen Tinglev-Padborg en systemisk sårbarhed, idet selv mindre hændelser kan medføre stop eller forsinkelser i togdriften.

*Derfor ønskes dobbeltspor på strækningen Tinglev-Padborg.*

I Trafikplanen (s. 62) oplyses om vækst i kombiterminalerne. Det noteres, at der konstateres betydelig vækst for de 3 største kombiterminaler (Høje Taastrup, Taulov og Padborg) i perioden fra 2009-2015. Størst relativ vækst kan konstateres på kombiterminalen i Padborg.

*Derfor ønskes en udbygning af kombiterminalen i Padborg med mulighed for godstog på op til 840 meters længde samt portalkran så godsomsætningen kan øges, og en større mængde gods kan flyttes fra lastbil til godstog.*

### **Vedrørende persontransport:**

Trafikplanen nævner, at der som minimum bør være timedrift i dagtimerne på alle strækninger. Det gælder dog ikke strækningerne Tinglev-Padborg-Flensborg og Tinglev-Sønderborg. Vi ser gerne en opgradering af togdriften indskrevet i trafikplanen.

Det oplyses i Trafikplanen, at denne hovedsageligt omfatter indenlandsk trafik. Som grænsekommune med tætte relationer til Nordtyskland, vil en udvidelse i beskrivelsen af trafikplanen, sådan at også den grænseoverskridende togtrafik komme til at indgå som et fokusområde være ønskeligt.

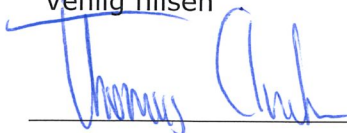
Hertil kommer at en rejsetidsforkortelse på strækningen Aarhus-Hamborg vil være med til at øge mobiliteten.

### **Sammenfatning:**

Trafikplanen bør medtage plan for:

- \* Dobbeltspor Tinglev-Padborg
- \* Udvidelse kombiterminal Padborg
- \* Timedrift Tinglev-Padborg-Flensborg
- \* Plan for grænseoverskridende togdrift DK/D
- \* Rejsetidsforkortelse Aarhus – Hamborg

Venlig hilsen



Thomas Andresen  
Borgmester,  
Aabenraa Kommune



Stig Isaksen  
Direktør, Kultur, Miljø & Erhverv,  
Aabenraa Kommune



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

26. februar 2018

**Aalborg Kommunes høringssvar vedrørende "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032"**  
**Godkendt i Magistraten 26.02.2018**

Magistraten i Aalborg Kommune har drøftet forslaget til Trafikplan for de statslige jernbaner 2017 – 2032. I den forbindelse blev det i enighed besluttet at afgive følgende høringssvar.

**1. Hittidig politik og fælles mål**

I en årrække har de politiske forventninger hos Aalborg Byråd været knyttet til statens oprindelige mål og den hidtil gældende politiske aftale, herunder at "skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstrafikken og Aalborg lufthavn". Forståelsen i byrådet er således, at der i staten og lokalt arbejdes for en målsætning om at flere fjerntog skal have endestation i Aalborg lufthavn.

Trafikpolitisk har ønsket været, at udvikle en erhvervs- og personmæssig transportkanal gennem Fyn - Jylland til Aalborg lufthavn, hvor 2 fjerntog i timen medvirker til sikring af en stærk betjening og fremtidsorienteret styrkelse af transporttilbud til borgere og erhvervsliv. Dette ser vi som en del af en sammenhængende vision om, at forbinde Danmarks 3 største lufthavne (1 i nord, 1 i syd og 1 i København).

De mange uden bil, bosat langs det statslige tracé, har ifølge den hidtidige statslige planlægning, kunnet se frem til nye muligheder for at benytte et globalt forbundet rutenet. Desuden har planlagte mulighederne for udenlandske turisters og erhvervsfolks tilgængeligheden til Jylland-Fyn rummet nye potentialer. I dette lys har Aalborg lufthavn haft begrundede forventninger om et stort antal nye kunder.

Den transportpolitiske linje som vi her beskriver, har været tegnet af den ene transportminister efter den anden, og Aalborg Byråd har været særdeles tilfredse med den hittidige politik.

Derfor er Aalborg Byråd stærkt utilfreds med, og forundrede over, at der nu gives udtryk for helt nye politiske mål for den nationale transportpolitik.

Aalborg byråd mener derfor, at den hittidige planlægning hvor Aalborg lufthavn anføres som endestation for fjerntog må fortsættes – ellers spændes der ben for de politiske mål som allerede er udstukket.

**Magistraten**

Byrådet  
Boulevarden 13  
9000 Aalborg  
9931 3131

Cvr nr.: 29189420

Har du fået dette brev digitalt kan du svare ved at bruge "besvar"-knappen i Digital Post/eBoks. Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på aalborg.dk eller via Digital Post på borger.dk. Har du brug for hjælp til Digital Post kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000

## **2. Styrket østjysk infrastruktur til erhvervsliv og borgere**

De hidtidige politiske målsætninger har haft innovative potentialer rettet mod hele den Jysk - Fynske transportkorridor, med Aalborg lufthavn som del af potentialet. En væsentligt forbedret infrastruktur rettet mod udenlandske destinationer, kobler sig her til hele det statslige Trafik- og transporttilbud.

De hidtidige politiske målsætninger har haft fokus på øget tilgængelighed og kort transporttid for såvel det jyske erhvervsliv som for landsdelens borgere. Derfor udgjorde 1.220.763 indbyggere i Region Syd, 1.313.596 indbyggere i Region Midt potentialet for den hidtidige politik, hvor det samlede jyske erhvervsliv og de etablerede Business regions kunne se frem til nye muligheder for international kontakt.

De direkte knudepunkter med potentialer strækker sig fra Vejle by med 55.876 indbyggere, Aarhus by med 269.022 indbyggere og Randers by med 62.563 indbyggere. Hovedparten af disse ville med den oprindelige politik, kunne nå Aalborg Lufthavn på 1 time eller mindre.

De nationale tog vil være en fordel for alle der bor langs jernbanenettet syd for Aalborg, helt ned til Fredericia og i princippet til Odense. I 2016 havde Aalborg lufthavn ca. 30.000 passagerer fra Region Syddanmark.

Det er Aalborg Byråds opfattelse at "Trafikplan for de statslige jernbaner 2017 – 2032." er et markant tilbageskridt, som tilsidesætter de udviklingspotentialer som har præget den hidtidige politik. Og det er direkte forkert når Trafikplan 2017-2032 hævder at Aalborg lufthavns opland ligger nord for Hobro.

Fakta er, at 34% af Aalborg lufthavns brugere ikke er fra Region Nordjylland, og denne procentsats kunne øges markant med hidtil gældende politik – men ikke med det nye udspil.

## **3. Lokale forventninger, indsatser og potentialer**

Ideen med bevilling til stiksporet mellem Lindholm station og Aalborg lufthavn er blevet vel modtaget blandt borgere og politikere i Aalborg, og der ses frem til at det nye banespor til lufthavnen kan indvies i 2020.

De mange mennesker som har haft store gener fra DSB's klargøringsanlæg har i særlig grad været tilfredse med beslutningen. Blandt disse borgere og Aalborg byråd, er der i dag stor tilfredshed med at generne nu kan imødeses fjernet, når DSB's klargøringsanlæg placeres langs banespor til lufthavnen, uden for bymæssig bebyggelse.

Også denne del af den hidtidige politik har byrådet været stærkt tilfreds med, og set i sammenhæng med politikken om at føre fjern tog videre til Lufthavnen, har den Aalborgensiske befolkning oplevet en positiv og velovervejet sammenhæng i planlægning nationalt og lokalt.

Denne hidtidige sammenhæng i byens transportmæssige udvikling har præget Aalborg Kommunes byplanlægning i gunstig retning, idet store arealer og udbygningsplaner knyttet til lufthavnens fremtidige potentialer er under etablering, og en lang række investorer, og erhvervsvirksomheder har i dag vist interesse for områdets fremtidige potentialer.

Der er således investeret, og skabt positive forventninger, i tiltro til planlagt politik. Det nye Trafikplan – udspil, er direkte i modstrid med ideen om bevilling til stiksporet til lufthavnen.

#### **4. Afsluttende bemærkninger**

Aalborg Kommune har hidtil været tilfreds med den statslige politik og de anførte mål, knyttet til togbetjening af Aalborg lufthavn. Potentialerne var åbenlyse, og Aalborg Kommune har disponeret i overensstemmelse med de hidtidige planers åbenlyse fornuft.

Vi er helt uforstående og stærkt kritiske over for det nye Trafikplan – udspil, og vi skal derfor anmode om, at hidtidige politiske mål og klare politiske ambitioner fastholdes som erstatning for "Trafikplan for de statslige jernbaner 2017 – 2032."

Venlig hilsen

*Thomas Kastrop-Larsen*

Thomas Kastrop-Larsen  
borgmester



Rådhuset, 8000 Aarhus C

**Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**  
**Mail: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)**

26. februar 2018  
Side 1 af 3

## Høringssvar vedr. den statslige trafikplan 2017-2032

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

Aarhus Kommune har modtaget den udsendte høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.

Da det desværre ikke har været muligt for Aarhus Byråd at behandle sagen og afgive høringssvar inden for den angivne høringsfrist, afgives hermed et foreløbigt høringssvar af Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø. Høringssvaret vil snarest blive forelagt byrådet med henblik på afgivelse af endeligt høringssvar.

Rådhuset  
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 00

E-mail:  
[post@mtm.aarhus.dk](mailto:post@mtm.aarhus.dk)  
[www.aarhus.dk](http://www.aarhus.dk)

Sag: 17/053789-6

Ifølge det oplyste kommer der en ny udrulningsplan for signalprogrammet, hvorfor der vil blive udarbejdet en ny revideret investeringsplan. På den baggrund konstateres, at der i høringsudgaven af trafikplanen ikke er taget højde for formodentlig store både tidsmæssige og projektmæssige konsekvenser af den ændrede udrulning af signalprogrammet.

Grundlæggende kan Aarhus Kommune fuldt ud tilslutte sig vedlagte høringssvar til statens trafikplan, som Midttrafik har udarbejdet. Aarhus Kommune lægger dog særligt vægt på nedenstående emner.

### Ny etape af letbanen i Aarhus

Aarhus Kommune finder det utilfredsstillende, at der ikke i høringsudgaven af trafikplanen er nævnt planer om yderligere etaper af Aarhus Letbane. Dette på trods af, at Folketinget i 2017 afsatte 40 mio.kr. til en forundersøgelse og VVM-undersøgelse af etape 2 af Aarhus Letbane. Herunder en undersøgelse af mulighederne for at anlægge en ny terminal i Brabrand med mulighed for at sammenkoble letbanen, regionaltog, fjerntog og busser.

### Ny bane Silkeborg-Galten-Aarhus

Ny bane Silkeborg-Aarhus er alene nævnt under øvrige igangværende undersøgelser, herunder at der er færdiggjort en forundersøgelse af hhv. en



enkeltsporet og en dobbeltsporet variant. Men banen indgår ikke i trafikplanen frem til 2032.

26. februar 2018  
Side 2 af 3

Aarhus Kommune ser meget gerne planer for etablering af en ny bane Silkeborg-Aarhus fremmet. Med den skitserede linjeføring og i betragtning af befolkningsvæksten og den voksende pendling i det østjyske område vil banen udgøre et særdeles relevant transporttilbud. Potentialerne for banen skal ses i kombination med ovennævnte etablering af en ny terminal i Brabrand, hvor der fra den nye bane vil være omstigningsmulighed til alle andre offentlige transporttilbud, herunder en etape 2 af Aarhus Letbane.

Med samme argumentation som i Midttrafiks hørings svar vil Aarhus Kommune opfordre til, at der bliver undersøgt en tredje variant af banen med dobbeltspor Aarhus-Galten/Låsby og enkeltspor resten af vejen herfra til Silkeborg. En sådan løsning vil give langt bedre mulighed for, at banen med lokale standsningssteder i Låsby, Framlev, Brabrand og Åbyhøj vil kunne anvendes til den voksende østjyske pendlertrafik.

#### Togfondens fase 2, herunder ny bane Hovedgård-Hasselager

Aarhus Kommune tager til efterretning, at Togfonden efter en politisk aftale er blevet opdelt i to faser, hvoraf kun fase 1 er vedtaget. Da projekterne i fase 2 ikke er vedtaget, og tidspunkt for forhandling om fase 2 endnu ikke er fastlagt, er proces og forventet tidsplan for disse projekter særdeles usikker.

I 2018 afsluttes VVM for ny bane Hovedgård-Hasselager, som indgår i fase 2. I forhold til gennemførelsen af dette projekt, herunder stillingtagen til de tre alternative linjeføringer omkring Solbjerg, henvises til Aarhus Kommunes særskilte hørings svar til VVM for projektet. På baggrund af konsekvenser for mennesker, natur og miljø kan Aarhus Kommune ikke anbefale nogen af de tre foreslåede linjeføringer.

Som også nævnt i dette hørings svar, har uklarheden om både gennemførelse, tidsplan og linjeføring for Hovedgård-Hasselager banen nogle meget uheldige konsekvenser for beboere i Solbjerg-området. Beboerne vil, indtil der bliver truffet en afgørelse i sagen, være stavnsbundet og må derfor leve med en stor usikkerhed. Hvis et flertal i Folketinget fortsætter planlægningen, opfordrer Aarhus Kommune af hensyn til disse beboere til, at der snarest muligt træffes en endelig beslutning om projektet.



26. februar 2018  
Side 3 af 3

### Grenåbanen

Det er nævnt i høringsudgaven af trafikplanen, at Grenåbanen overgår til letbanedrift. Grenåbanen er dog fortsat en statslig jernbane, da banen ejes og vedligeholdes af Banedanmark. Grenåbanen bør derfor indgå i afsnittene om trafik og kapacitet på den statslige jernbane.

### Generelt om det østjyske område

Der er en betydelig vækst med en øget pendling til følge i hele det østjyske område, primært i Aarhus-området og langs det østjyske bybånd, som jo betjenes af den statslige jernbane.

Set i det perspektiv finder Aarhus Kommune det uambitiøst, at der i høringsudgaven af statens trafikplan stort set ikke indgår planer om en øget togbetjening eller andre tiltag på strækningen, hvorefter den kollektive trafik ville kunne medvirke til at opsuge den store trafiktilvækst i området.

Et hurtigt banebaseret transporttilbud mellem byerne i det østjyske bybånd med øget frekvens og kapacitet samt evt. åbning af nye stationer ville kunne tiltrække pendlere, og ville kunne give en tiltrængt aflastning af bl.a. motorvejsnettet.

Aarhus Kommune opfordrer på den baggrund til, at der i statens trafikplan kommer til at indgå overvejelser om, hvordan den statslige jernbanetrafik kan dække en del af det øgede behov for et effektivt kollektivt trafiktilbud i Østjylland.

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek  
Rådmand Teknik og Miljø

/  
Luise Pape Rydahl  
Centerchef Byudvikling og Mobilitet

Modtaget 5. februar 2018

Kære Signe.

Hermed bemærkninger fra Danmarks Statistik til høringen vedr. Statens trafikplan 2017-2032:

*Danmarks Statistik har i dag et tæt samarbejde med de primære aktører inden for den statslige jernbane: DSB, BaneDanmark og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som alle bidrager til den officielle statistik over jernbanetransport i Danmark. Danmarks Statistik forventer desuagtet de fremtidige planer, at det gode samarbejde kan fortsætte, og at Danmarks Statistik også i fremtiden er indgangen til officiel statistik om togtrafik i Danmark.*

Med venlig hilsen

**Jannie Eriksen**

Fuldmægtig

Direktionssekretariatet

Tlf. 39 17 39 07

[jae@dst.dk](mailto:jae@dst.dk)

**Danmarks Statistik**

Sejrøgade 11, 2100 Kbh. Ø

[www.dst.dk](http://www.dst.dk)

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

26. februar 2018

## **Høringssvar til Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Dansk Erhverv har modtaget høringen af 27. november 2017 vedrørende ovennævnte.

Dansk Erhverv lægger vægt på, at kapaciteten på danske banestrækninger er tilstrækkelig for at servicere efterspørgslen. Det gælder både i forhold til materiel og infrastruktur. Vi støtter derfor fremsynede planer for banenettet, der opfylder disse kriterier.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', written in a cursive style.

**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent



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

Valby, den 20. februar 2018  
Deres ref.: TS50403-00054  
Vores ref.: FL2018-03/RN

**VEDRØRENDE:**

## **HØRINGSSVAR**

### **Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.**

Vedlagt fremsendes Dansk Jernbaneforbunds høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane.

Høringssvaret indeholder følgende:

<b>Høringsmaterialet</b> .....	<b>2</b>
Fejl/mangler i høringmaterialet:.....	2
Udeblevne / ikke medtagne tiltag:.....	2
Konkrete spørgsmål til høringmaterialet:.....	2
<b>Generelt</b> .....	<b>3</b>
Uambitiøs plan .....	3
Serviceoplevelsen / kunden i fokus. ....	3
<b>Finansiering og fremtidig driftsøkonomi</b> .....	<b>4</b>
<b>Konkrete forslag</b> .....	<b>4</b>
<b>Mål og visioner for den kollektive trafik – modernisering af arbejdsvilkårene:</b> .....	<b>5</b>
<b>Udfordringer:</b> .....	<b>6</b>
Nye positive tiltag:.....	6
Flaskehalse: .....	7

Dansk Jernbaneforbund vil meget gerne have mulighed for at uddybe vores høringssvar og ser frem til at høre fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Med venlig hilsen

DANSK JERNBANEFORBUND

Henrik Horup

Preben S. Pedersen

## Høringsmaterialet

I indledningen fremgår, at høringens grundlag er allerede besluttede projekter samt vedtaget politik og lovgivning (herunder indgåede trafikkontrakter). Der er visse problemstillinger forbundet med dette. Man har opstillet en lang række cases (forslag/idéer) fra embedsværket, som ikke burde have været med. Ligeledes omtales en række ikke-besluttede projekter – herunder ikke fastlagt dele af Togfonden fase 1 og fase 2. Samtidig mangler efterfølgende indgåede aftaler om fx Øresundstog og stog. Det efterlader trafikplanen i et grænseland mellem facts, politiserede holdninger og mangler. Samtidig er det Dansk Jernbaneforbunds opfattelse, at det demokratisk er et stort problem, at eksempelvis cases medtages og derved sætter bl.a. de transportpolitiske ordførere udenfor døren.

### Fejl/mangler i høringmaterialet:

Det bør også nævnes, at der er flere fejl/usikkerheder i det fremsendte høringmateriale. Til eksempel side 44: "På enkelte dele af banenettet betyder det nye Signalsystem, at kapaciteten udvides som følge af en optimering af blokafsnit". Ikke korrekt. Det gælder i princippet alle steder. Samt side 75: Fejl i diagrammet? Viser at der kun kører Regionaltog til Helsingør i dagtimerne.

I Dansk Jernbaneforbund har vi bedt om at få datamateriale og modellering af bl.a. passagerantal stillet til rådighed. Dette har ikke været muligt. Vore beregninger er derfor alene baseret på de tal, vi har kunne deducere os til.

### Udeblevne / ikke medtagne tiltag:

Der mangler en analyse af (gen)åbning af stationer i Aarhus området i forbindelse med den såkaldte "5-fingre plan" (side 54). Mulige stationer kunne være Stilling, Hasselager, Brabrand og Tilst.

### Konkrete spørgsmål til høringmaterialet:

- Side 7 – præcis hvordan ønskes arbejdsvilkårene moderniserede?
- Side 90: Vedr. 4. jernbanepakke – Markedssøjle: Obligatorisk udbud af offentlige kontrakter om indenlandsk jernbanetrafik efter 2023, og direkte forhandlede kontrakter kun undtagelsesvis. Betyder det i praksis, at alle nuværende DSB strækninger skal udbydes, når DSB's eksisterende kontrakt udløber i 2024?
- Side 91 – TSI for handicappede (PRM). Tilgængelighedsstandarderne (de tekniske specifikationer) i TSI PRM finder anvendelse på al ny infrastruktur og alt nyt rullende materiel (tog). Hvad med en standard for perronhøjder for eksisterende perroner, så adgangen til tog lettes, og som vil bevirke, at der altid kan tilgås i niveau til lavgulsvogne, hvor en standard for perronhøjder gennemføres, da fremtiden tog så kan bestilles med denne højde. Er det et tiltag man vil arbejde for politisk / i central administrationen (Ministeriet)?

## Generelt

Indledningsvist er Dansk Jernbaneforbund som altid glade for de ressourcer, der lægges i udvikling af den statslige jernbane. En kritisk tone skal derfor også ses i lyset af vores store ambitioner på netop jernbanens vegne (herunder også letbaner, stog og metro), da vi mener, at den bør være ryggraden i dansk infrastruktur.

Den overordnede vision har været, at man ville undgå spildtid. Faktuelt vil resultatet af dette oplæg blive det modsatte, ligesom det vil medføre en nedgang i passagertallet på op mod 20% på tværs af landet samt op mod det tilsvarende regionalt baseret på, at trafik fremtidigt skal gennemføres med flere skift og de seneste trafiktalsanalyser (senest i februar 2018) har dokumenteret, at flere skift med tog betyder, at flere skifter til egen bil eller andre transportformer.

Groft sagt vil den statslige jernbane fremover skære Danmark over. Ingen direkte tog fra størstedelen af Jylland til København (vice versa), ligesom det ikke længere vil blive muligt at køre direkte til CPH Lufthavn. Hverken fra Jylland eller Nordsjælland. Med den nye bane til Aalborg Lufthavn vil man derfor også med rette kunne forvente, at en stor del af denne trafik vil overgå til fly. Med den ændrede jernbanetrafik til/fra midt-/vestjylland vil dette også kunne forventes for hhv. Karup og Billund lufthavne. Samt naturligvis jyske motorvej(e).

## Uambitiøs plan

Det fremgår nederst på side 6: "Togenes passagertal vokser, og aldrig før har danskerne kørt så meget med tog. De seneste 20 år er passagertrafikken – målt i person km – vokset med 35%.

Den forventede vækst er helt overvejende effekten af forbedringer af togbetjeningen. Vækst på jernbanen kommer ikke af sig selv. Væksten hænger nøje sammen med forbedringer i togbetjeningen på baggrund af store infrastrukturinvesteringer". Årsagen kan selvfølgelig ses i sammenhæng med bemærkningen på side 21: "Det bemærkes, at der ikke er endelig afklaring på Togfonden, fremtidens materiel samt de landsdækkende planer for fremtidige udbud. Der træffes løbende politiske beslutninger, herunder de økonomiske rammer, der har betydning for det optimale betjeningsforslag. De præsenterede forslag må derfor tages med forbehold". Uagtet dette gives der kun få eller ingen forslag til, hvordan nye kvantespring på jernbanen, skal sikre den fortsatte vækst (hvis ikke Togfondens fase 2 indføres).

Det samme gør sig gældende for gods på banen, hvor der i høj grad mangler innovation og udviklingslyst. Udover at være vigtigt miljømæssigt vil det kunne frigøre enorm kapacitet på motorvejene. Med den nye plan vil det give udfordringer ift direkte godstransport fra eksempelvis Frederikshavn og Hirtshals gennem landet. Allerede nu er det dokumenteret, at man med en investering på cirka 100 millioner dkk vil kunne fjerne mere end 1 million lastbiltransporter fra motorvejsnettet på årsbasis.

## Serviceoplevelsen / kunden i fokus.

Iht § 9 i lov om trafikselskaber skal de individuelle trafikselskaber definere serviceniveauet for den offentlige servicetrafik. Dansk Jernbaneforbund ønsker en lovforklaring, der ikke alene definerer serviceniveauet som frekvensen, men også som kvaliteten af det leverede produkt.

Allerede i forbindelse med de originale forhandlinger af seneste trafikkontrakt (eksklusive efterfølgende tillægskontrakter) understregede vi vigtigheden af, at man fra centralt hold definerede krav til serviceoplevelsen i den transport, der udbydes. Ikke mindst da dette også har stor betydning for passagerernes valg af transportmiddel. Ikke mindst også for at sikre, at der ikke sker ændringer i den oplevede service, når man på flere strækninger skal skifte tog op mod 3 gange (hittidige direkte strækninger).

Helt banalt er der flere krav til dyrenes komfort under en dyretransport end passagerer ved passagerbefordring (eksempelvis mulighed for frisk vand, frisk luft, toilet, plads, mv.). Vil man levere på jernbanetransport, så skal man levere et kvalitetsprodukt med kunden i fokus.

## Finansiering og fremtidig driftsøkonomi

I Dansk Jernbaneforbund er vi nået til den konklusion, at politikerne har tillid til jernbanen, men ikke DSB. Det i sig selv er en udfordring. Ikke mindst fra et økonomisk perspektiv.

Man har haft en unik mulighed for at køre subsidiefrit fra 2030. Dette har man ikke haft tillid til kunne lade sig gøre, samtidig med at man fra politisk side har krævet bedre og billige offentlig transport.

Vi medtager det her, da der ikke i høringsmaterialet fremgår, at man imødeser de væsentlige fordyrelser, der kommer til at ske i den statslige jernbanetrafik. Senest i december kunne den norske udbudschef orientere om, at man var gået i gang med en lignende udlicitering i Norge. Her forventede man ikke alene et passagertab – man forventede også en væsentlig fordyrelse. Dette kommer til at blive yderligere tydeligt, når man fx skal til at udbyde drift og vedligeholdelse af tog. Alene moms vil udgøre en merbetaling på 25%. Hvorom alting end er, så mangler der en konsekvensberegning heraf i høringsmaterialet.

Vores forsigtige bud bliver, at det kommer til at koste minimum 6 milliarder årligt i subsidier til de nye operatører og drifts-/vedligeholdsvirksomheder. I en trafikkontrakts estimerede løbetid på 10 år svarer det i runde tal til prisen på Femern-forbindelsen. Eller det dobbelte af den totale togfondspris.

Ovenstående er dokumenteret af erfaringer fra bl.a. England, Sverige og Norge.

## Konkrete forslag

Dansk Jernbaneforbund har en række konkrete forslag, der billigt, nemt og effektivt bør realiseres. I ikke prioriteret orden er disse:

- For at afprøve konsekvensen af førerløse stog, udvikling i antallet af passagerer, mv. anbefaler Dansk Jernbaneforbund, at man allerede fra K19 indfører døgnbetjening på stog. Som tidligere beskrevet forventes vækst i passagerantallet at komme fra øget togbetjening – og det er det i praksis muligt at afprøve. Samtidig bindes det sammen med metro, omlægning i Øresundstrafikken, mv, hvorved der vil ske betydelig bedre servicering af passagerne, ligesom et politisk projekt i størrelsesordenen op mod 10 milliarder kan afprøves i praksis for et begrænset beløb.

- Man bør etablere forsøg/modeller vedr. f.eks. gratis (indhegnede) park and ride faciliteter ved de større stationer for at sikre sammenhæng og jernbanetransport, når man skærer landet over.
- Der bør være øget samspil med anden kollektiv trafik, omfattende takstnedsættelser (måske endda et helt nyt fuld elektronisk takstsystem baseret på kørt kilometer i stedet for zoner). Der skal – netop fordi vækst på jernbanen ikke kommer af sig selv – investeres stort i jernbanen, da det ellers ikke vil være muligt for jernbanen, at bidrage til løsningen af landets samlede transport udfordringer.
- Der laves en pulje på 200 millioner, der skal sikre udvikling i godstrafikken. Heraf skal de 150 millioner gå til installationer/anlæg og de resterende midler bruges til udvikling. Herunder også koordinering og sikring bedre kanaler, lavere/mere fleksibel kanalafgift under eksempelvis storebælt, mv.
- Definere den serviceoplevelse, som trafikoperatørerne skal forpligtes til at levere.
- Beslutte om man ønsker en effektivitetsstrategi eller en udbudsstrategi for jernbanen. Man kan ikke have begge dele – og alle internationale erfaringer viser, at en udbudsstrategi i det lange løb bliver meget dyrt skattefinansieret... og en kombination i sig selv er en umulighed.
- Udvikle og offentliggøre (drifts- og tilskuds)økonomiske scenarier, der dokumenterer den fremtidige omkostning til den statslige jernbane i 2032 under de angivne forudsætninger. Medtag eventuelt skattemæssige konsekvenser (til eksempel betaler Arriva eksempelvis skat i Danmark på trods af omfattende tilskud til både tog- og buskørsel).
- Sikre immunisering og nødvendige tog er til rådighed. Planen er baseret på, at signalprogram og elektrificering realiseres rettidigt og materialet kan implementeres i sin nuværende form. For at sikre dette og samtidig have en funktionel plan B, er det vigtigt for Dansk Jernbaneforbund at understrege vigtigheden af, at man har immunisering, signaler og materiel til rådighed – også efter indkøb af nye tog.
- I forbindelse med indkøb af nye tog skal man sikre sig ovenstående.

## Mål og visioner for den kollektive trafik – modernisering af arbejdsvilkårene:

På side 7 står der, at: ”Regeringen foreslår en modernisering af jernbanesektoren som et skridt på vejen til at nå en fremtidssikret jernbane. Det indebærer øget brug af udbud og en øget markedsorientering i togtrafikken, fx med øget brug af prisdifferentiering og en modernisering af arbejdsvilkårene i sektoren”. På hvilken måde opfattes arbejdsvilkårene i sektoren som moderniseringsmodne? Er det tjenestemændene i DSB, der her tænkes på. I så fald en smule tankevækkende, da der stort set ikke er flere tjenestemænd i 2032.

I 4. jernbanepakke er specificeret 3 måder for udbud/udlicitation/uddelegering af transportopgaver. Da man i sin tid overdrog driften i nordjylland fik dette ganske alvorlige (og ulovlige) konsekvenser for medarbejderne. Hvordan vil man sikre, at dette ikke sker i forbindelse med fremtidige udbud – eller er det præcis det, man ønsker, når man taler om modernisering af arbejdsvilkårene? I så fald blev det forbudt ved forordning i 1803.

Der er ikke taget højde for, hvem der skal afvikle Øresundstrafikken fremtidigt. Hvad gør man med det eksisterende personale på strækningen?

Forankret i Dansk Industri er der indgået aftaler omkring fordeling af kørsel personalemæssigt med bl.a. Sverige og Tyskland. De såkaldte 50/50 aftaler. Der fremgår ikke noget sted i materialet, at man benytter sig af dette. På denne baggrund ønsker Dansk Jernbaneforbund belyst, hvordan man fremtidigt vil sikre dette. Som sidebemærkning angives, at man forventer trafikken i Øresundstrafikken øges med 48%. Tager dette også højde for, at den ikke længere er en integreret del af kystbanen?

## Udfordringer:

- Fra 2022 forslås det, at "I Nordjylland bliver den nye bane og den nye station ved Aalborg Lufthavn betjent med fjerntog fra København to gange i timen. Hver tredje time dog kun et fjerntog, da det andet tog skal køre til Frederikshavn for at give direkte forbindelse mellem Frederikshavn og København 5 – 6 gange dagligt". Men i det alternative forslag på side 25 (kaldet en case) – som kan indføres allerede i 2020, hvis Nordjyske er indforstået med at overtage trafikføber ansvaret – foreslås følgende:
  - Ingen elektrificering nord for Aalborg og ingen fjerntog nord for Aalborg – heller ikke til Aalborg lufthavn. (se i øvrigt vedhæftede fil)...
  - Ingen udvidet betjening af Aalborg med fjerntog, hvilket der ellers er lagt op til i Timemodellen (Togfondens fase 2)

Det skal dog bemærkes, at ovenstående kræver implementering af ERTMS mellem Aalborg og Hobro, og afklaring af to praktiske spørgsmål vedr. infrastruktur:

  - Hvis Togfondens fase 2 besluttet, er der så plads til endnu et (hurtigkørende fjern)tog Hobro – Aalborg
  - Kan der køres 6 tog i timen i hver retning mellem Aalborg og Lindholm?
- Fra 2022 bliver strækningen Vejle-Struer en regionaltoogsstrækning, idet der dog opretholdes fire daglige direkte fjerntogsforbindelser i hver retning Struer-København. Problemet er, at der i afsnittet omkring 2027 står, at der ikke bliver nogen elektrificering af "den skrå" (Vejle-Struer), de direkte tog København – Herning / Struer falder derfor bort.
- I 2027 afsnittet kan man læse, at fjerntog betjener Borup og Viby (sammen med regionaltoget København H-Slagelse-Odense). Det er uheldigt, at fjerntog stopper på så små stationer. Forslag: Regionaltoget Østerport-Roskilde forlænges til Ringsted.

## Nye positive tiltag:

- Case Ring Syd på side 27 med direkte tog til CPH uden om København H, inkl. genåbning af Glostrup Fjern og en opgradering af Ny Ellebjerg med perronspor på Øresundsbanen og omfattende skiftemuligheder dér, virker meget interessant
- Kystbanen og den sjællandske regionaltrafik samkøres, når nu DSB ikke længere skal køre til Sverige og Kystbanen-togene derfor ikke skal fortsætte over Øresund

### Flaskehalse:

- Der oplistes en række flaskehalse: København H, Øresundsbanen, inkl. CPH, Køge-Køge Nord, Østjylland, ved Odense, Aarhus og Esbjerg). Men hvad er løsningsforslaget. Især omkring København H er det betænkeligt, at der ikke bydes ind med forslag (ud over den såkaldte "Ring Syd).
- Der mangler et seriøst bud på en aflastning af perronsporene på Københavns Hovedbanegård. Dette gælder også Østerport, Aarhus H og Odense for så vidt angår de tog, som kun kører til disse stationer.
- Trafikplanen anerkender dog behovet for en kapacitetsudvidelse på Aarhus H (side 47). Der bør i den anledning udarbejdes en nærmere analyse og et forslag, som giver mulighed for, at tog der kun kører til Aarhus kan fortsætte gennem stationen via østlige plads til vendespor (evt. ny station) ved Aarhus Havn. Dette reducerer holdetiden ved perronspor på Aarhus H markant og sikrer derved en bedre kapacitetsudnyttelse af de eksisterende spor.
- Flaskehalsen mellem Kauslunde og Snoghøj (via den gamle Lillebæltsbro) er ikke vurderet, selv om 4 spor på Vestfyn bliver til 2 i Kauslunde og 2 x 2 spor fra Fredericia, henholdsvis Taulov, bliver til 2 spor i Snoghøj. Især i perioden frem til Femern forbindelses åbning, hvor der kører internationale (langsomt kørende) godstog via denne strækning, opstår der en meget stor flaskehals, og strækningen kan ikke umiddelbart udvides ud over de eksisterende 2 spor over den gamle Lillebæltsbro. Denne flaskehals bliver yderligere forstærket, såfremt operatøren på Svendborg-banen skal fragte tog til eksempelvis Fredericia eller Vejle for reparation, vedligehold, rengøring, mv.

## Høringssvar Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Danske Regioner har modtaget Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 i høring. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Trafikplanen giver et godt indblik i de muligheder for togtrafik, der kan forventes på baggrund af de på nuværende tidspunkt truffe beslutninger. Planen redegør også for de usikkerheder, der er for færdiggørelsestidspunktet for de vedtagne beslutninger.

Danske Regioner har følgende hovedsynspunkter:

1. Gnidningsfri sammenhæng i den kollektive trafik er afgørende for kunderne.
2. Trafikplanen er udarbejdet på et tidspunkt, hvor der er stor usikkerhed om grundlaget, da en række projekter ikke er endelig afklaret.
3. Planen lægger bl.a. op til ændrede betjeningsmønstre for en række stationer. Det anbefales at gennemføre en mere regelmæssig dialog mellem trafikstyrelsen, togoperatører, trafikselskaber og de regionale og lokale myndigheder.
4. Planen beskriver eksempler på integration af den statslige og den regionale togtrafik

### Uddybning af Danske Regioners synspunkter

1. *Gnidningsfri sammenhæng i den kollektive trafik er afgørende for kunderne.*

Der er behov for en høj grad af sammenhæng i den kollektive trafik. Som det fremhæves flere steder i trafikplanen, er toget en vigtig brik i et fleksibelt sammenhængende transportsystem.

En velfungerende og passagervenlig mobilitet er afgørende for de rejsende. De er interesserede i at komme let, hurtigt og bekvemt fra A til B uden hensyn til, hvem der er myndighed eller operatør. Det er afgørende, at de forskellige transportsystemer hænger fleksibelt sammen.



Trafikplanen forudsætter, at busser og lokalbaner indretter sig efter togets trafikmønstre. Der kan med fordel vurderes, hvordan trafikplanen kan indrettes, så kunderne betjenes bedst også ved skift.

- 2. Trafikplanen er udarbejdet på et tidspunkt, hvor der er stor usikkerhed om grundlaget, da en række projekter ikke er endelig afklaret.*

Trafikplanen redegør for de statslige beslutninger på baneområdet og rammerne for banetrafikken. Den er imidlertid udarbejdet på et tidspunkt, hvor der er stor usikkerhed om grundlaget, da der er usikkerhed om færdiggørelsen en række projekter. Det betyder, at trafikplanen ikke danner en stabil ramme for planlægningen af den regionale kollektive trafik.

- 3. Planen lægger bl.a. op til ændrede betjeningsmønstre for en række stationer. Det anbefales at gennemføre en mere regelmæssig dialog.*

De samfundsøkonomiske hensyn ved valg af standsningsmønstre bør inkludere den planlagte udvikling rundt om stationerne, som vil påvirke det fremtidige passagertal, og bør derfor koordineres med de regionale og lokale myndigheder.

Under hensyn til ovenstående anbefales det, at der – ud over koordinering i forbindelse med konkrete projekter - gennemføres en regelmæssig koordinering på regionalt niveau mellem Trafikstyrelsen, togoperatørerne, trafikselskaber og de regionale og lokale myndigheder, f.eks. ved årlige møder, bl.a. om ændrede betjeningsmønstre for en række stationer.

- 4. Planen beskriver eksempler på integration af den statslige og den regionale togtrafik*

Det er positivt, at planen beskriver Region Nordjyllands overtagelse af bestillingsansvaret for banetrafikken nord for Limfjorden. Det konstateres desuden, at der flere steder kan være en fordel ved regionalisering (side 59). Flere regioner er interesserede i et tættere samarbejde, så der udvalgte steder er mulighed for at køre både på lokalbanernes net og på det statslige banenet. Danske Regioner finder, at der er store muligheder for at sikre en bedre trafikbetjening ved en højere grad af integration af den statslige og den regionale jernbanetrafik. Det kan med fordel kan bringes i spil i forbindelse med trafikplanen.

Afslutningsvis skal nævnes, at de enkelte regioner også selv sender høringsvar.

Der er tages forbehold for bestyrelsens drøftelse den 21. marts 2018

Venlig hilsen

  
Bent Hansen

  
Stephanie Lose

## **Modtaget 23. februar 2018**

**Emne:** Høringssvar - Den statslige trafikplan 2017-2032 - Nyt trinbræt i Brabrand, Aarhus

### **Trinbræt i Brabrand.**

Vi skriver som en forening der arbejder på at udvikle Aarhus området. I denne forbindelse med hensyn til nødvendigheden og den sunde fornuft i at genåbne den gamle Brabrand station i det vestlige Aarhus.

Der er nu gode og mange kræfter i Brabrand der kæmper for at lade fornuften sejre og få et trinbræt i bydelen med knap 20.000 indbyggere - et tal der vil vokse betydeligt de kommende år med et Gellerup kvarter der vil få mange tusinde flere borgere de kommende år.

Som det er i dag, kan det tage op til 30 min for at komme ind til centrum af Aarhus med bus. Med et tog der bruger de eksisterende skinner (Arriva) kan man komme til Aarhus Hovedbanegård på blot 6 min. Det vil være en stor gevinst for pendlere og samfundet at flytte de rejsende over i hurtig tog transport.

Aarhus er hurtig voksende med op til 5000 flere borgere hvert år. Dette presser infrastrukturen på vejene og en del af løsningen er at få flere over i tog. Derfor opfordrer vi til at flere stationer åbnes i Aarhus området - og den første station kunne være Brabrand.

Endvidere ville det være fornuftigt at lave et trinbræt i Mundelstrup Stationsby/Tilst som også er beliggende i det vestlige Aarhus. Tilst har i dag 16.000 indbyggere og bydelen forventes at vokse yderligere de kommende år med store udstykninger af boliggrunde i området. Trinbrættet kunne ligge lige nord for Viborgvej hvor jernbaneskinneerne kører langs med bebyggelserne.

Vi håber i vil være lydhøre.

Med Venlig Hilsen

Kenny Arne Lang Antonsen, DFAA

[www.developingfutureaarhus.dk](http://www.developingfutureaarhus.dk)

Til Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsen

## Høringsvar vedrørende trafikplan for den statslige jernbane 2017-32

DI Transport, Dansk Tog og DKT har modtaget ovennævnte plan i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger:

Trafikplanen giver et godt overblik over igangværende og besluttede initiativer på jernbaneområdet og opfylder på den måde opgaven som formuleret i Lov om Trafikselskaber. Desværre er den lovmæssige ramme for trafikplanen for snæver. Den forholder sig kun til den statslige jernbane og lægger ikke op til en helhedsorienteret planlægning af en sammenhængende kollektive trafik.

Attraktiv kollektiv trafik er også i fremtiden et væsentligt virkemiddel til at reducere trængslen på vejene. Der mangler imidlertid en overordnet masterplan med politiske målsætninger for udviklingen af den samlede kollektiv trafik i Danmark. Der er et stort behov for en fremadrettet og ambitiøs planlægning med brugerne i centrum, som samtidig forholder sig til hele paletten af kollektive transportformer og sammenhængende til den øvrige trafik. Der er ligeledes behov for, at vi i endnu højere grad benytter de muligheder, som øget markedsorientering af sektoren vil kunne sikre.

Vi opfordrer til, at en kommende revision af Lov om Trafikselskaber sikrer udarbejdelsen af en langsigtet masterplan for den samlede kollektive trafik.

Figur 2 (side 9) er tankevækkende. Fra 1996 og ca. 10 år frem har der været pæn vækst i jernbanens transportarbejde. Men herefter klinger væksten markant af trods en række investeringer og indsatser. Det rejser det overordnede spørgsmål om, hvor vidt strategier og planer i tilstrækkelig grad er rettet mod at øge jernbanens attraktivitet for brugerne. Høj bruger-attraktivitet er afgørende, hvis jernbanen skal genvinde tabt terræn og vinde markedsandele. Derfor bør omdrejningspunktet for investeringer og driftsstrategier være attraktiviteten for brugerne frem for mere snævre driftsmæssige og jernbanetekniske betragtninger. Vi skal i den forbindelse pege på 2 konkrete forhold:

- Igennem mange år har den fremherskende driftsstrategi for især landsdelstrafikken været centreret om driftskobling samt op- og nedformering af togsæt. Dette tankesæt udfordres ikke i trafikplanen, selv om det kan have stor betydning for beslutninger,



der rækker langt ud i fremtiden. I en situation, hvor Danmark står overfor store investeringer i rullende materiel, anbefaler vi, at fordele og ulemper ved forskellige strategier analyseres mere tilbundsgående end det gøres i dokumentet ”Fremtidens Tog” fra juli 2017.

- Trafikplanen refererer flere steder til strategien om at adskille Kystbane- og Øresundstrafikken, blandt andet med det formål at opnå forbedret driftsstabilitet og direkte adgang til Københavns Lufthavn fra resten af Sjælland. Upåagtet, at der potentielt være fordele i en sådan strategi, synes den at være funderet på driftsmæssige betragtninger fremfor analyser af betydningen for passagerstrømme fra henholdsvis Nordsjælland og resten af Sjælland, herunder i forhold til adgangen til Københavns Lufthavn. Specielt er effekten af en sådan omlægning helt central i forhold til Københavns Lufthavns rolle som internationalt knudepunkt. Vi anbefaler derfor, at den foreslåede ændrings betydning for passagerstrømme og brugerattraktivitet analyseres som grundlag for beslutningstagen.

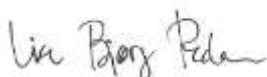
4. Jernbanepakke påvirker i stort omfang rammerne for den danske jernbane. I særdeleshed vil den reviderede PSO-forordning få afgørende betydning for indgåelse af kontrakter om offentlig service. De faktuelle forhold behandles rent deskriptivt i Trafikplanen. Vi efterlyser en redegørelse for den konkrete betydning af de ændrede rammer i forhold til udbud og kontrakter.

Trafikplanen beskriver, hvorledes fjernbusserne vinder markedsandele fra jernbanetrafikken på de lange rejser. Beskrivelsen følges i midlertid ikke op af refleksioner, om denne udvikling kræver ændringer i den kommende trafikplanlægning. Vil det være hensigtsmæssigt at igangsætte nye initiativer eller anvende ressourcer andre steder.

I mange tilfælde kan det give god mening at ændre i f.eks. antal togafgange til og fra en station, men når man gør det, skal man også forholde sig til konsekvenserne. Det er ikke nok at konstatere, at der kommer 10% færre passagerer med toget, det er også relevant at undersøge, hvilke typer passagerer er det, og hvordan de ellers skal komme frem. Bliver de hjemme eller vil de erstattes med en biltur.

Vi bidrager naturligvis gerne til den videre proces.

Med venlig hilsen



Lise Bjørg Pedersen



og Per Henriksen

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

## **DSB's svar på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har d. 24. november 2017 udsendt et høringsbrev vedr. Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032. DSB hilser trafikplanen velkommen som input til den fremtidige planlægning.

Herunder følger DSB's bemærkninger til Trafikplanen. Høringssvaret er opdelt i en række overordnede emner, med underpunkter og sidehenvisninger til Trafikplanen.

### **1. Referencer til DSB's arbejdskøreplan for 2022.**

Der henvises flere gange i trafikplanen til DSB's køreplan for 2022. Køreplanen er en arbejdskøreplan, som opfylder kravene i trafikkontrakten 2015-2024 indgået mellem DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. DSB ønsker derfor ikke, at køreplanen opfattes som endelig. Der foreslås derfor en mere neutral navngivning, f.eks.: "2022 køreplan baseret på nuværende trafikkontrakt".

Figur 17, s. 25 fremstår alene som et forbedret forslag for 2022 i forhold til DSB's køreplan i 2022, hvilket kan opfattes som en kritik af DSB's køreplan. Det foreslås at benytte "alternativ" i stedet for "forbedret", og at der henvises til Trafikkontrakten i stedet for DSB. Det fremgår endvidere, at der er tale om et forslag til 2027, under forudsætning af tilsagn fra regionen som trafik køber. Da Bandedanmarks plan er en plan for 2027, indeholder den flere usikkerheder, og mange forudsætninger er sat op.

Desuden indebærer det viste forslag en produktionsudvidelse, der som udgangspunkt altid vil medføre en bedre betjening for passagerne. DSB's plan indebærer ikke en produktionsudvidelse, og vil som sådan fremstå ringere i forhold til kunderne.

### **2. Trafikplan 2017-2032, sammenfatning**

På s. 4 står der, at "*der skal være hurtige og hyppige togforbindelser på de lange og mellemlænge stræk samt de store pendlerstrømme*". Dette er DSB overordnet

enige i, men gør samtidig opmærksom på, at når "*Afhængigheder i køreplanerne reduceres, så forsinkelser ikke spredes*" (s. 4), medfører det øget anvendelse af skifteforbindelser. Dette er alt andet end lige en forringelse, da kunderne vil skulle skifte fremfor at køre lige igennem.

### **3. Jernbanens fremtid og udvikling**

#### **3.1 Odense**

På s. 6, under punktet "*Foreslået togbetjening 2027*", foreslås flere tog mellem Odense og København. I den forbindelse fremgår der af bilag 3: Linjediagrammer, to nye togsystemer med endestation i Odense for år 2027 (fig. 74) og 2032 (fig. 76). Dette vil indebære kapacitetsbegrænsende togbevægelser på tværs af hovedspor og depotplads, hvilket vil påvirke den øvrige togdrift.

#### **3.2 Årsager til vækst på S-banen**

På s. 9 forklares væksten på S-banen ved mulighed for cykelmedtagning, etablering af Ringbanen, bedre køreplaner, rabattiltag som off-peak, samt trængsel og befolkningsvækst i de centrale dele af hovedstadsområdet. DSB påpeger, at kundepunktigheden i samme periode er steget med omkring 10 procentpoint, hvilket også må forventes at have bidraget til væksten.

### **4. Passagerudviklingen de kommende år**

#### **4.1 Påvirkninger fra sporarbejde**

I sammenfatningen på s. 4 fremgår det, at den foreslåede betjening er langsigtet, og at der derfor ikke er indarbejdet anlægsperioder og sporspæringer ifm. planlagt sporarbejde. Der er heller ikke taget højde for udrulningen af Signalprogrammet.

Det må dog konstateres, at fremtiden (i hvert fald de næste 10 år), er præget af mange og store sporarbejder (nye baner, elektrificering, Signalprogrammet samt Banedanmarks varsling af flere større vedligeholdelsesopgaver i de kommende år). Sporarbejder som disse koster operatørerne kunder, og disse kunder kommer ikke nødvendigvis tilbage til den kollektive trafik. Omfattende sporarbejder må forventes at få konsekvenser for fremtidige passagertal, hvilket bør implementeres i prognoserne.

#### **4.2 Infrastrukturforudsætninger**

Ambitionerne for fremtidens kapacitet, køretid og punktlighed på banen, er stærkt afhængige af infrastrukturen. DSB foreslår derfor, at der ved meget specifikke visioner refereres til de evt. infrastrukturforbedringer der forudsættes. F.eks. mangler en sådan forudsætning på s. 13, hvor der læses: "*Den nye bane København-Ringsted vil sammen med højere hastighed Ringsted- Odense gøre det muligt at rejse mellem København og Odense på lige under 1 time*".

## 5. En mere effektiv jernbane

### 5.1 Materielforudsætninger i trafikplanen

I forhold til formuleringen på s. 22 *"Det kan ikke udelukkes, at det bedre kan svare sig at anskaffe materiel med højere tophastighed. Træffes der beslutning om andre infrastrukturprojekter kan højhastighedsmateriel fx blive relevant"*, har DSB følgende kommentar: På nuværende tidspunkt er der to strækninger hvor på man vil kunne køre tog med 250 km/t, og infrastrukturen er dermed langt fra optimal i forhold til at køre med materiel med højere tophastighed. DSB vurderer, at det på nuværende grundlag, som en del af anskaffelsen af Fremtidens Tog, ikke kan svare sig økonomisk eller kundemæssigt at anskaffe tog med højere tophastighed end 200 km/t, bl.a. fordi det medfører andre TSI krav til toget, hvilket øger prisen og omkostningerne markant, samtidig med, at den kundemæssige gevinst er tvivlsom. DSB vurderer også, at selvom der skulle træffes beslutning om yderligere infrastrukturprojekter, vil der ikke nødvendigvis være passagermæssig eller økonomisk gevinst ved at anskaffe materiel med højere tophastighed. DSB foreslår på den baggrund, at der justeres marginalt i fremstillingen til: *"Træffes der beslutning om andre infrastrukturprojekter, kan det dog ikke udelukkes, at det bedre kan svare sig at skaffe materiel med højere tophastighed"*.

Baseret på DSB's branche workshops og markedsundersøgelse ifm. forberedelsen af indkøb af Fremtidens Tog, kan DSB ikke genkende følgende, på s. 22: *"... tendens til at togleverandører ser på tophastigheder omkring 220-230 km/t..."*. DSB ser derimod en tendens til at samme produktplatforme i stigende grad anvendes til regionaltog med 160 km/t og fjerntog med 200 km/t.

### 5.2 Prioriteringer i planlægningen

På s. 23 står der, at man tilstræber *"en adskillelse af togsystemer"* som et middel til at hindre spredningen af forsinkelser mellem strækningerne. DSB anerkender, at dette giver fordele, men disse skal afvejes i forhold til de ulemper, det også medfører. Eksempelvis binder DSB gradvist Kystbanen sammen med den øvrige Regionaltrafik (RØ) afhængigt af elektrificeringstakten. Dette er en konsekvens af manglende kapacitet på København H til at vende tog. Landsdelstrafikken og regionaltrafikken deler infrastruktur på mange strækninger, hvorfor afhængigheder ikke helt kan undgås, ligesom der skal tages hensyn til korrespondancer. Skal materiel dedikeres til enkelte togsystemer/strækninger øges det totale materielbehov. Dertil kan vedligehold og daglig forsyning, såsom toilettømning mv. vanskeliggøres og fordyres pga. af tomkørsel og/eller behov for flere faciliteter.

På s. 23 foreslås det også at reducere omfanget af delinger og samlinger af tog for at øge robustheden i planerne. DSB er som udgangspunkt enig heri, men gør samtidig opmærksom på, at dette er en afvejning ift. de øgede driftsomkostninger, som dette medfører. Ligeledes vil en evt. udvidelse af antal linjer på de mest belastede strækninger, som det foreslås, medføre øget

belastning af den begrænsede kapacitet. Ydermere vil det i flere tilfælde ikke være muligt pga. de infrastrukturmæssige flaskehalse.

Nederst på s. 30, står der, at *"Kolding bliver det eneste sted i fjerntrafikken, hvor der deles og samles tog, og det gøres her, fordi det påvirker færrest passagerer, og giver lavere driftsomkostninger. Der vil ikke længere planlagt deles/samles tog i Odense og Fredericia"*. Det er DSB's vurdering, at hvis man fjerner deling og samling i Odense, Fredericia og Aarhus vil det øge driftsomkostninger og materielbehov, hvilket vil vanskeliggøre krav om øget effektivisering af DSB. Beslutning om deling og samling vil i sagens natur også være koblet op på det nye materiels evne til hurtigt og effektivt at blive delt og samlet.

### 5.3 Frekvens

På s. 29 fremgår, at man i trafikplanen anbefaler, at alle strækninger i dagtimerne som minimum har timedrift - dog minimum halvtimesdrift på Sjælland og i Østjylland.

I bilag 3: Linjediagrammer, figur 73, 75 og 77, på s. 81-85 ses det, at denne halvtimes drift ikke opfyldes på strækningerne Holbæk-Kalundborg og Ringsted-Nykøbing. Ved en kombination af et hurtigt togsystem og et stopsystem til Nykøbing vil de 2 afgang pr. time ikke modsvare halvtimesdrift end ikke på de stationer der betjenes af begge systemer grundet den difference i rejsetid der vil være, når man betjener strækningen med både et hurtigt og et langsommere system.

Der er et betragteligt rejsetal på strækningen (jf. figur 12-14, s. 18-20) - især på strækningen Ringsted-Næstved - og en mulig løsning til at opnå halvtimesdrift kunne være at lade myldretidssystemet køre i alle dagtimer. Med henvisning til rejseantallet vist på figur 12-14, kan det f.eks. bedre forsvares at have timedrift på strækningen Holbæk-Kalundborg (uden for myldretiden), sammenlignet med strækningen Ringsted-Næstved.

### 5.4 Betjening af Sønderjylland

På s. 26 og s. 30 foreslås en alternativ betjening af Sønderjylland, som i DSB's opfattelse ikke beskriver alle aspekter. Desuden betegnes forslaget som 'bedre', hvor DSB foreslår at benytte en anden ordlyd f.eks. 'alternativ'. Der henvises også her til DSB's arbejdskøreplan for 2022, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Selve forslaget ligner trafikmønsteret fra K15 og tidligere år, som det bemærkes, at DSB aktivt er gået bort fra på baggrund af en række analyser og kundeundersøgelser. Fordelene ved at tilrettelægge trafikken som foreslået er korrekt opsummeret, men en række ulemper nævnes ikke.

Ved den alternative betjening fås også:

- Forlænget rejsetid mellem Sønderjylland og København H.



- Koblingstid i Fredericia der ikke kan fjernes med mindre de direkte tog København-Herning/Struer også fjernes, eller der ikke længere ændres togstørrelser i Fredericia.
- Forlænget rejsetid Esbjerg-København grundet ny kobling i Kolding.
- Forringelse af forbindelsen mellem Østjylland og Sønderjylland grundet manglende skifteforbindelse i Fredericia.

Det bemærkes slutteligt, at Sønderjylland allerede i dag har direkte forbindelse til Københavns Lufthavn, Kastrup.

På s. 32 fremgår det, at Tysklandsforbindelsen til Aarhus kan forbedres, f.eks. ved at hver andet tog i Sønderjylland kører til Aarhus. Dette svarer imidlertid til hvad DSB praktiserer i dag. Det bemærkes, at der ikke er en entydig anbefaling i Trafikplanen af, om tog fra Padborg i fremtiden skal køre til København eller Aarhus (via Fredericia). DSB gør opmærksom på, at muligheden for at betjene Tyskland i sidste ende afhænger af, om der er anskaffet materiel, som kan køre både i Danmark og Tyskland til erstatning af IC3 når disse udfases i slutningen af 2020'erne.

## 5.5 Ring Syd

På s. 27 omtales et nyt togsystem mellem Roskilde og Kastrup Lufthavn, 'Ring Syd'. DSB er enig i, at en etablering af Ring Syd med sammenbinding af Roskilde og Kastrup er kundemæssigt meget interessant, ligesom skift til Letbanen ved Glostrup station vil være kundemæssigt interessant. Det bemærkes dog, at den løsning som foreslås på eksisterende infrastruktur (lille Ring Syd) vil øge belastningen på Kastrupbanen og Kastrup station, hvor kapaciteten allerede i dag er udfordret, hvilket vil påvirke punktligheden negativt.

DSB foreslår i stedet at etablere Ring Syd uden kapacitetsudvidelse på Københavns Lufthavn station og Kastrupbanen ved at binde den sammen med de eksisterende myldretidstog over Øresund. Dette vil omkostningsfrit reducere belastningen af Københavns Hovedbanegård, som er den absolutte flaskehals i Danmark, med 4 tog i timen og samtidig etablere direkte sammenhæng mellem Roskilde og Amager uden ekstraomkostninger. Det vil også binde Greater Copenhagen bedre sammen; bl.a. universitetsbyerne Roskilde og Lund. DSB anerkender, at dette vil være vanskeligt at realisere når trafikføberansvaret for Øresundstrafikken er overdraget fra Danmark til Skånetrafikken, medmindre det allerede nu tænkes ind i planen.

## 6. Baneprojekter

### 6.1 Analyse af omlægning af S-banen til metrodrift (2017)

Overskriften i toppen af s. 55 bør ændres til "Analyse af omlægning af S-banen til førerløs drift (2017)", da benævnelsen "metrodrift" ikke i sig selv fortæller, at der er tale om førerløs drift. Således er mange metroer i verden fortsat førerbetjente.

Det fremgår i afsnittet, at automatisering skaber mulighed for at opnå højere frekvens. Dette kan præciseres, idet der primært er tale om, at det med førerløs drift kan gøres samfundsøkonomisk lønsomt at øge frekvensen udenfor myldretiderne. Den tekniske mulighed for højere frekvens skabes primært af det nye signalprogram på S-banen (CBTC) og ikke af førerløs drift.

## **6.2 Vendespor ved Carlsberg (Enghave).**

Det fremgår af s. 55, at der med "Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler, 12. juni 2014" er igangsat en analyse af et vendespor ved Enghave station. Det bør præciseres, at Banedanmark har lavet et beslutningsgrundlag herfor, ligesom det er blevet nævnt i faktaboksen om "Beslutning for flytning af Herlev station" på s. 46.

DSB ser i øvrigt gerne projektet med vendespor fremhævet med en lignende faktaboks. Vendespor ved Carlsberg vil med en relativt lille investering muliggøre en forbedret betjening på Frederikssundsbanen, der vil give en øget robusthed samt større nytte af førerløs drift. Dertil kan en produktionsudvidelse i væsentlig grad forventes egenfinansieret af billetindtægter.

## **7. Kapacitet på banen**

På s. 63, læses formuleringen "*En høj kapacitetsudnyttelse udgør ikke et problem, hvor der ikke efterspørges yderligere kapacitet*". Dette bør udgå eller blødes op til: "*En høj kapacitetsudnyttelse udgør ikke nødvendigvis et problem, hvor der ikke efterspørges yderligere kapacitet*".

### **7.1 Kastrup**

På s. 67 omtales Københavns Lufthavn, Kastrup som en flaskehals. Samtidig kan der i linjediagrammerne for 2022 og 2027 i bilag 3, aflæses en øget belastning af Kastrup fra 9 til 11 togsystemer. Dertil kommer de udbudte godskanaler, som kapacitetsmæssigt modsvarer 2 persontog pr. kanal, og dermed 4 i alt. Dette øges fra 2 til 3 godskanaler, modsvarende 6 persontog. I alt en stigning fra  $9+4=13$  tog pr. time i 2022 til  $11+6=17$  tog pr. time i 2027.

## **8. Yderligere visioner**

Trods trafikplanens visioner for fremtidens togdrift er der stadig flere flaskehalse og potentielle forbedringsmuligheder der med fordel kan nævnes, jf. nedenstående.

### **8.1 Ringsted station**

Efter åbning af en fast Femernforbindelse skal godstog køre på tværs af Ringsted station, hvilket vil udfordre kapaciteten væsentligt. En høj gennemkørselshastighed i Ringsted er et af flere nødvendige elementer, for at kunne køre København-Odense på en time. En niveaufri løsning - en såkaldt fly-over - anbefales derfor i Ringsted.

## **8.2 København H**

Generelle kapacitetsproblemer på København H vil uden handling fortsat være årsag til nedsat punktlighed og indirekte øget køretid, specielt ved øget trafikomfang. København H nævnes som en særlig kapacitetsmæssig problemstilling i Hovedstadsområdet på trafikplanens s. 7, samt på s. 52 i afsnittet "Baneprojekter". København H søges aflastet vha. Ny Ellebjerg og manglende standsning på Nørreport, men der savnes egentlige løsningsforslag for selve København H.

## **8.3 Opgradering Køge Nord - Køge - Næstved**

DSB foreslår en udvidelse af bro og spor ved Køge Nord, således at strækningen Køge-Køge Nord kan gøres dobbeltsporet. Perronforlængelser og perron i spor 1 på Køge station anbefales også i denne sammenhæng.

## **8.4 Ring Syd**

Ring Syd-systemet kan med fordel understøttes af infrastrukturforbedringer som f.eks. perroner ved spor 11 og 12 i Kastrup og udvidelse af fjernbanen over Amager med et overhalingsspor, f.eks. i Ørestad.

## **8.5 Øvrige**

Et dobbeltspor Tinglev-Padborg, er også en potentiel forbedringsmulighed, som DSB ser det.

Der anbefales et 3. spor fra Lillebæltsbroen til Snoghøj, så tog mod Taulov ikke generer tog mod Fredericia.

Sporskifter og transversaler kan med fordel oprettes/opdateres en række steder i takt med, at Signalprogrammet udrulles.

## **8.6 Infrastrukturforbedringer på S-bane og lokaltog**

Der anbefales et 3. spor mellem Snekkersten og Helsingør til Lokaltog (ca. 2.400 meter).

Ydermere anbefales dobbeltspor over Mølleåen ved Farum, da dette vil øge kapaciteten ved førerløs drift.

Flere transversaler i det centrale København vil øge robustheden overfor sporarbejder og driftsforstyrrelser.

## **8.7 S-togsdrift på Kystbanen**

Flere analyser peger på, at der ved at indføre S-togsdrift på Kystbanen vil kunne opnås mærkbare rejsetidsgevinster trods flere standsninger. Dertil kommer en højere frekvens, som også understøttes af førerløs drift og endelig må punktligheden ved S-tog fremfor regionaltogstrafik forbedres markant.

S-togsdrift vil bl.a. kræve ombygning af perroner samt ny elektrificering eller 2-strømstog.

## **9. Kommentarer til bilag med passagertal og linjediagrammer**

I bilag 3: Linjediagrammer, fig. 72, 74 og 76 ses det, at Hjallesø betjenes med 3 stop i timen af hensyn til ny letbane i Odense. Jf. bilag 1: Passagerudvikling pr. station, forventes der et passagertal i Hjallesø på 900 af- og påstigere i 2022 og 1.000 i 2027-2032. I VVM-redegørelsen af letbanen i Odense forventes der 3.300 omstigere mellem tog og letbane alene. Der er bekymrende stor forskel mellem de to tal (900 og 3.300).

Kilde: <https://www.odenseletbane.dk/media/1159/vvm-og-mijoevurdering.pdf>, tabel 7.8 på s. 87.

Jf. bilag 1 falder antallet af afrejser og ankomster i både Hvalsø og Tølløse fra 2015 til 2022 og stiger så efterfølgende. Linjediagrammerne i bilag 3 viser, at Hvalsø mister myldretidsafgange fra 2027, mens Tølløse har uændret betjening, hvilket virker ulogisk.

Jf. bilag 3, fig. 75 er myldretidssystemet fra Kalundborg pr. 2027 et stoptog mellem Kalundborg og Holbæk, og der efter springes Hvalsø over. Det vil give rejsetidsulemper for de lange rejser. Det daglige antal påstigere på Hvalsø station overstiger totalen for de små stationer mellem Kalundborg og Holbæk. Toget har en høj markedsandel i Hvalsø, og der er politisk tradition for at lytte til pendlerrepræsentanterne på strækningerne.

I bilag 3, fig. 75 og 77 fremstår Borup og Viby Sjælland som helt uden standsning i 2027 og 2032. Dette antages at være en fejl som bør rettes.

## **10. Generelt om samarbejde**

For at fastholde den kollektive trafiks attraktivitet og dermed begrænse frafaldet af passagerer i perioden med store sporarbejder er det afgørende, at sammenhængen i nettet fastholdes. Movia forventer at planlægningen af rutebusser og togbusser sammentænkes i løsninger, som sikrer denne sammenhæng med baggrund i de erfaringer, som der drages ifm. f.eks. sporspærringen på Frederikssundsbanen og Kystbanen til sommeren 2018. Trafikselskaber og andre operatører har derudover løbende dialog med DSB om køreplanen – herunder ift. ændringer, som kan have betydning for skiftetider mellem eksempelvis tog og bus.

**Fra:** Einar Feldager Hansen [<mailto:enar.feldager@gmail.com>]

**Sendt:** 26. februar 2018 23:19

**Til:** ts Info <[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)>

**Emne:** Hørings svar til Trafikplan for den statslige Jernbanen 2017-2032

Jeg vil gerne komme med nogle bemærkninger til Trafikplan for den statslige Jernbanen 2017-2032.

Jernbanen i Midt og Vestjylland syntes jeg bliver forskelsbehandlet måske fordi den ligger længst væk fra København.

Fra 15 til 9 afgang pr.døgn pr.retning fra f.eks Ringkøbing med 900 passagerer og når en by som Farum med 6000

passagerer kan opretholde 10min` s drift uden for myldretiden med tæt på 100 tog ankomst og afgang i døgnet har en

tilsvarende belægnings procent . Der snakkes indirekte om at erstatte toget med busser men man ville aldrig nedlægge

S-banen mellem Farum og Værløse og lade passagerne brug S-bussen som kører på samme strækning. Veksø en Station

på S-banen mellem Frederikssund og København med 1900 passagerer har også mange afgang hele dagen men står ikke

til at blive nedlagt. En nedlæggelse af f.eks jernbanen mellem Skjern og Holstebro vil medfører en væsentlig længere rejsetid

hvis transporten skal foregå med bus.En togrejse fra Ringkøbing til København vil i fremtiden medfører 3 skift.

Omkring år 1989 kunne kører direkte med tog fra Ringkøbing til København uden skift.

At have tog der kun skal pendle mellem Skjern og Holstebro finder jeg forkert. Så burde togene hellere kører mellem Esbjerg

og Struer, så er der kun 1 skift når rejsen går mod København.

Anlæggelse af nye specifikke standsningssteder på jernbanen syntes jeg ikke skal bestemmes i en landsdækkende plan men

kunne besluttes på regional eller kommunal plan og komme til udførsel hurtigt hvis der er et behov for det. F.eks gik en gruppe

beboere til Hirtshalsbane og bad om at der blev opført et standsningssted på banen. 3 måneder efter stod standsningsstedet

færdigt.

Så kunne der jo også anlægges et standsningssted ved Alkjær med navnet Ringkøbing Syd.

Fremtidens Baneprojekter.

Der er flere infrastrukturprojekter der burde undersøges og medtænkes f.eks jernbanen til Aalborg Lufthavn bør forlænges nordpå

til den eksisterende jernbane mellem Aalborg og Hjørring så alle tog kører via Aalborg Lufthavn.

Billundbanen burde forlænges til Grindsted og videre til f.eks Bramminge eller til et punkt på strækningen mellem Esbjerg og Skjern.

En ny bane mellem Sønderborg og Aabenraa videre til den eksisterende bane mellem Padborg og Lunderskov.

En Jernbane tunnel mellem Hundested og Rørvig så der kan køre lokaltog mellem Nykøbing Sjælland og Hillerød

En Ring 5 Jernbane som kan give kortere rejsetider og knytte Vest/Midt og Nordsjælland samme. så ikke alle passager

trafik skal ind over Københavns Hovedbanegård. Det kan være som en enkeltsporet Lokalbane strækning eller som en

S-togs strækning.

Trafikstyrelsen burde sammen med ministeren tage på studierejse til Europas måske førende jernbaneland Sveits

og finde udad hvordan de [b.la](#) driver jernbanegods på skinner. God Tur.

Jeg har flere ideer men stopper her.

Med venlig hilsen.

Einar Feldager Hansen

c/o Fanevænget 54

3520 Farum

Med venlig hilsen.

Einar Feldager Hansen

c/o Fanevænget 54

3520 Farum



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

### Høringsvar om Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Hovedstadens Letbane har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.

Det fremgår af høringsbrevet, at trafikplanen skal redegøre for overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Hovedstadens Letbane har ikke banetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Selskabet har dog et par bemærkninger til trafikplanen:

- Hovedstadens Letbane omtales på lige fod med de øvrige baneprojekter i figur 1 på side 5 og på i afsnittet om baneprojekter (fra side 34). For at præcisere trafikplanens fokus kunne man indledningsvist gøre det mere klart, at det er statens servicetrafik der er omdrejningspunktet, men at metro, letbaner og privatbaner også er omtalt i planen.
- Under omtalen af Hovedstadens Letbane på side 45 fremgår det, at der er 28 stationer. Det blev i efteråret 2017 besluttet at realisere en letbanestation ved erhvervsområdet Delta Park i Vallensbæk Kommune. Letbanen får således 29 stationer.

Hovedstadens Letbane bistår gerne med evt. uddybninger eller drøftelser om ovenstående.

Med venlig hilsen

Jesper Overgaard

Hovedstadens  
Letbane

Metrovej 5  
DK-2300 København S  
[dinletbane.dk](http://dinletbane.dk)

T +45 3311 1700  
E [info@dinletbane.dk](mailto:info@dinletbane.dk)

2018-02-22





Transportministeriet  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

### Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

KKR Hovedstaden hilser trafikplanen og bestræbelserne på at skabe gennemsigtighed i forhold til planlægningen af den fremtidige banetraffic velkommen. En effektiv infrastruktur og sammenhængende kollektiv trafik er helt afgørende for hovedstads-kommunernes arbejde for at fremme bæredygtig vækst i hele hovedstadsregionen.

KKR Hovedstaden har sammen med Region Hovedstaden vedtaget en række prioriterede trafik- og infrastrukturprojekter (såkaldte VIP-infrastruktur projekter).

Automatisering af S-togene indgår som et af disse projekter. KKR Hovedstaden finder det positivt, at der er indgået en aftale om automatisering af den fremtidige drift på s-togsbanen med deraf følgende muligheder for forbedring af frekvens og ret-tighed. Der skal være opmærksomhed på de tekniske valg, her- under at togenes hastighed er som i dag.

Kystbanen er en central prioritet for KKR Hovedstaden. KKR Hovedstaden lægger stor vægt på, at der sikres høj regularitet og frekvens på kystbanen. De nærmere konsekvenser af, at Skåne- trafikken overtager trafikkeransvaret for strækningen mellem Malmø og Østerport er uklare. Det sammen gælder de køre- plansomlægninger i forhold til kystbanen, som der lægges op til i trafikplanen. Dette gør det svært at gennemskue, hvad de præ- cise konsekvenser for pendlerne på kystbanen vil være. Nogle vil opleve flere togafgange, andre færre. Det er afgørende for KKR Hovedstaden, at de foreslåede ændringer kan bidrage til at for- bedre regularitet og frekvens for pendlerne på kystbanen.

Dato: 21. februar 2018

Sags ID: SAG-2018-01407

Dok. ID: 2491255

E-mail: AFP@kl.dk

Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

[www.kl.dk/kkr-](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)

[hovedstaden](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)


Side 1 af 2



Direkte tog fra Roskilde til Kastrup lufthavn er ligeledes en vigtig prioritet for KKR Hovedstaden. I den forbindelse noterer vi, at trafikplanen lægger op til etablering af fjerntogsperroner på Ny Ellebjerg station, som vil gøre det muligt at lave togdrift direkte til lufthavnen uden om Københavns hovedbanegård. Det fremgår imidlertid ikke, hvornår en sådan direkte forbindelse vil være operationel. KKR Hovedstaden lægger stor vægt på, at de nødvendige stationsopgraderinger i Ny Ellebjerg og Glostrup gennemføres i nærmeste fremtid, så den direkte togforbindelse til lufthavnen kan gøres operationel snarest muligt givet at den øvrige infrastruktur er etableret. KKR Hovedstaden ser ikke nogen grund til at udskyde dette projekt til 2027.

Endelig vil vi pege på vigtigheden af, at der findes en løsning for de vanskelige adgangsforhold via kollektiv trafik til Hvidovre Hospital og nyt hospital Nordsjælland syd for Hillerød samt Herlev hospital. En forlængelse af metroen fra Ny Ellebjerg station til Hvidovre Hospital er vigtig for at håndtere udfordringerne i forhold til Hvidovre Hospital. For så vidt angår Nordsjællands Hospital er en ombygning af Hillerød station nødvendig, så tog nordfra vil kunne køre igennem og betjene den nye Favrholt station.

Med venlig hilsen

  
Steen Christiansen  
Formand KKR Hovedstaden

  
Karsten Søndergaard  
Næstformand KKR Hovedstaden

Dato: 21. februar 2018

Sags ID: SAG-2018-01407  
Dok. ID: 2491255

E-mail: AFP@kl.dk  
Direkte:

Albertslund Kommune  
Nordmarks Alle  
2620 Albertslund

[www.kl.dk/kkr-hovedstaden](http://www.kl.dk/kkr-hovedstaden)  
Side 2 af 2

Trafik- Bygge og Boligstyrelsen  
Edvard Thomasens Vej 14  
2300 København S

## Høringsvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-32

I KKR Nordjylland ønsker vi at sikre borgerne og det nordjyske erhvervs- liv den mobilitet, der skal til for at skabe et Nordjylland, hvor det er godt at bo, arbejde og drive erhvervsvirksomhed.

I Nordjylland har de 11 kommuner sammen med Region Nordjylland et mål om at skabe vækst og sammenhængskraft i hele Nordjylland gennem en række nordjyske prioriteringer på infrastruktur- og mobilitetsområdet. De nordjyske kommuner og Region Nordjylland arbejder derfor tæt sammen om at forbedre den nordjyske infrastruktur og mobilitet. Men målet kan kun nås ved et positivt medspil fra statslig side. Derfor forventer vi, at Staten understøtter de regionale bestræbelser på at udvikle Nordjylland gennem planer og økonomisk støtte i den overordnede infrastruktur.

KKR Nordjylland har derfor med interesse læst forslaget til Statens trafik- plan, som vi dog på flere områder ikke mener lever op til de hidtidige mål og udviklingspotentialer, der hidtil har præget området.

KKR Nordjylland ønsker at fremhæve følgende konkrete forhold, som bør indarbejdes i planen:

- **Hele hovedbanestrækningen i Nordjylland bør elektrificeres.** Det bør indarbejdes i planen, at når den planlagte elektrificering op gennem Jylland og til Aalborg Lufthavn er gennemført, bør der umiddelbart herefter sikres en elektrificering af strækningen fra Lindholm til Hirtshals og Frederikshavn; begge havne er med på det Europæiske Ten-T Core Network. Endvidere bør muligheden for elektrificering af strækningen Vejle – Struer - Thisted undersøges.
- **Betjening af Aalborg med 2 fjerntog i timen.** KKR Nordjylland kan ikke acceptere, at IC-betjeningen af Aalborg, som er Danmarks 4. største by, foreslås erstattet med regionaltoget, således at rejsende skal skifte i Århus.
- **Fast betjening af Aalborg Lufthavn med fjerntog.** Det er vigtigt for KKR Nordjylland, at fastholde ambitionen og den hidtidige planlægning ved at etablere fast betjening med fjerntog til Aalborg Lufthavn (2 fjerntog i timen) og dermed skabe direkte forbindelser fra en større del af Jylland.

- **Betjening af Frederikshavn med 6 daglige fjerntog.** Når det igen bliver teknisk muligt, ønskes Nordjylland igen betjent med fjerntog mellem Frederikshavn og København.
- **Fastholdelse af IC stop i Skørping og Støvring ønskes i alle årene.**
- **Udvidelse af regionaltogetsdriften Skørping – Arden – Hobro.** Udvidelse af nærbanen mellem Aalborg og Skørping bør også omfatte Arden og Hobro – og bør prioriteres så snart det teknisk er muligt. Dette understøtter de ambitioner, som KKR Nordjylland har om at binde regionen bedre sammen. Derfor bør regionaltogetsbetjeningen Hobro-Aalborg bindes sammen med regionaltogetsbetjeningen Aalborg-Hjørring-Frederikshavn-Skagen.
- **Timesdrift til Thisted og hastighedsopgradering af Thybanen.** Trafikplanens anbefaling om, at der som minimum bør være timesdrift på alle togstrækninger, understøtter de nordjyske ambitioner om min. timesdrift i hele driftsdøgnet i de korridorer, der forbinder regionen. Derfor bør strækningen fra Struer til Thisted, som udgør en vigtigt transportkorridor i Thisted Kommune, også opfylder normen med fast timesdrift mellem kl. 6 og 24, som øvrige dele af det nordjyske hovednet. Desuden bør strækningen hastighedsopgraderes til normal standard, for at toget kan udgøre et reelt transport alternativ.
- **Direkte forbindelser fra Thisted til Aarhus.** KKR Nordjylland ønsker, at det undersøges, om der kan etableres enkelte gennemgående afgang til Aarhus fra Thisted.
- **Ny station i Hjørring Øst.** KKR Nordjylland ønsker, at projektet indarbejdes i planen, idet en stor koncentration af uddannelsesinstitutioner samt Regionshospital Nordjylland giver et solidt kundegrund-lag for en ny station i området.
- **Forøgelse af kapaciteten over Limfjorden.** Der bør i planen indgå en udbygning af kapaciteten ved krydsningen af Limfjorden og Thi-stedvej i Nr. Sundby. Banestrækningen er i dag enkeltsporet og sætter begrænsninger for togdriften.

Med venlig hilsen



Arne Boelt  
Formand KKR Nordjylland



Mogens Gade  
Næstformand KKR Nordjylland



Køge 15. februar 2018

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Køge Kommunes kollektive trafikborgergruppe (KTB) mødes 3-4 gange årligt på invitation fra Teknik- og Ejendomsudvalget i Køge Kommune. Borgergruppen består af 24 medlemmer fra 16 lokalområder i Køge Kommune samt 5 repræsentanter fra pendlerklubber.

KTB har med stor interesse læst den nye trafikplan, som i høj grad påvirker flere områder i Køge Kommune. KTB har særligt hæftet sig ved følgende forhold:

1. Den nye forbindelse på Sjælland med direkte tog Næstved-Køge-København idriftsættes 2020. For KTB er det helt afgørende, at dette tog også har stop på Ølby Station. Ølby Station ligger få hundrede meter fra Sjællands Universitetshospital med over 4200 ansatte, 60.000 årlige indlæggelser og 400.000 besøgende.
2. Den nye station i Køge Nord vil ifølge linjediagrammerne kun blive betjent med 2 regionaltog (Næstved-København) og 1 IC-tog til Jylland/Fyn i timen fra stationens åbning i 2019. Først i 2027 betjenes stationen af 5 linjer, herunder en linje til Nykøbing F. og 2 IC-tog. KTB ser gerne, at dette sker tidligere.
3. KTB påpeger derudover, at det estimerede passagerantal på Køge Nord Station synes uforholdsmæssigt lavt. Der er tilsyneladende ikke taget hensyn til den planlagte byudvikling i Køge Nord samt det nye "Parkér og rejs" anlæg ved Køge Nord Station
4. Der er ifølge Trafikplanen afsat 200 mio. kr. til medfinansiering af parkeringspladser ved de 10 byer, der vil få superlynbetjening. KTB går ud fra, at Køge Nord Station hører til her (side 51). Såfremt dette ikke er tilfældet forventes anden form for statslig finansiering af yderligere P-pladser ved Køge Nord Station.
5. Trafikplanen beskriver, at der er kapacitetsmæssige problemer på bl.a. strækningen mellem Køge og Køge N (side 7 og side 66), men uden at der i planen er forslag til udbedring heraf. KTB skal foreslå, at dette indgår i kommende trafikforlig.
6. Region Sjælland og Lokaltog A/S overtager fra 2021 driften af strækningen Køge-Roskilde, som vil blive kørt i samdrift med lokaltrafikken Køge-Faxe Ladeplads/Rødvig. Dette kan KTB støtte.
7. KTB bemærker, at Borup Station fra 2027 og frem skal betjenes af tog som kører København – Odense. Dette øger mobiliteten fra Borup, og er meget positivt. KTB ser gerne, at dette sker tidligere, - og at det i øvrigt sikres, at der er tilstrækkeligt med siddepladser og at togene afgår rettidigt. KTB henstiller til, at strækningen Ringsted-Borup-Viby Sjælland- Roskilde-København betjenes med tog hvert 20. minut efter åbningen af København-Køge-Ringsted banen.
8. Trafikplanen henviser til den i 2014 udarbejdede analyse af stationsstrukturen i Danmark, hvor der bl.a. blev peget på en mulig station i Hastrup lige syd for Køge (side 53). KTB ser positivt på en sådan station som bl.a. vil give bedre tilgængelighed til Ravensborghallen.
9. KTB henstiller til, at der ikke skæres i kapaciteten på S-toglinje E både nu og når Køge Nord St. kommer i drift, men afventer til stationen er i fuld drift, også med den hurtige forbindelse. KTB ser det ikke som overvejende sandsynligt, at pendlere til/fra København vil skifte tog på Køge Nord St. De pendlere, der vil benytte regionaltoget vil komme direkte til Køge Nord St. Hvis man kommer fra Køge St./Ølby St. vil den tidsbesparelse, der *kan* være, blive spist op af den tid, det tager at skifte forbindelse på denne station. Derfor er det også vigtigt, at Ølby St. forbliver en station hvor man kan skifte togtype. Beboere omkring Køge St. og Ølby St. vil fortsat benytte disse stationer idet det vil tage længere tid at komme til Køge Nord St. Som det ser ud nu, vil langt de fleste fortsat benytte S-toget mellem Køge St. og København, herunder også på

strækningen mellem Solrød Strand St. og Køge St. Allerede nu, er der på mange myldretidsafgange mangel på plads i togene.

Derudover henstiller KTB til, at man ved S-togs nedbrud fortsat lader linje E betjene turen til Køge St. og først i yderste tilfælde lader linje E overgå til 20 min. drift. KTB ønsker derudover, at man har de videre forbindelser for øje når der udtages tog. Køgeområdet er et område hvor mange dagligt pendler fra og hvor en stor del af de videre forbindelser har halv- og (uden for dagtimerne) heltimesdrift.

Hvis det skal være attraktivt at benytte den kollektive transport, er det nødvendigt at der er den nødvendige kapacitet og sammenhæng.

KTB sætter stor pris på opmærksomheden på Køge Kommune og de trafikale knudepunkter som kommer i forbindelse med etableringen af bl.a. den nye Køge Nord Station.

Med venlig hilsen

Køge Kommunes kollektive trafikborgergruppe

## Modtaget 16. februar 2018

### Vedlagt høringssvar trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 fra LO Fyns trafikgruppe

#### Generelt:

Det fremgår i indledningen, at grundlaget for trafikplanen er allerede besluttede projekter samt vedtaget politik og lovgivning, herunder indgåede trafikkontrakter, men der er også opstillet ideer (kaldet cases), ligesom en række ikke besluttede projekter omtales, herunder ikke endelig fastlagte dele af Togfonden fase 1 og fase 2.

#### Svendborgbanen:

Det fremgår på side 9, at: "... forbedringer i infrastrukturen forklarer en stor del af resten af væksten. Bl.a. dobbeltspor på Frederikssundsbanen, forbedringer på Svendborgbanen, nærbaner i Aarhus og Aalborg, nye stationer - og ikke mindst løbende køreplanforbedringer". Med den viden kan det undre, at trafikplanen ikke anviser flere forbedringer på Svendborgbanen, faktisk er banen fuldstændig ignoreret og med samme køreplan, infrastruktur, mv. i 2027, som i dag. Eneste omtale er et oplæg til reduktion på side 24: "Stop på stationerne Odense Sygehus og Fruens Bøge reduceres pga. driftsmulighederne på den enkeltsporede strækning (opgradering af Hjallesø med beslutning om at alle tog stopper dér af hensyn til omstigning til letbanen)".

I LO Fyns Trafikgruppe undrer vi os over dette. Hvis effekten af omtalte letbanes 1. etape i Odense for alvor skal give en afsmittende virkning på Svendborgbanen skal den opgraderes med dobbeltspor Odense st. – Hjallesø, ny krydsningsstation mellem Stenstrup og Svendborg og elektrificering så Svendborgbanen kan samkøres med både Øst- og Vestfyn med henblik på at blive et sammenhængende trafiksystem / nærbane, som kan supplere letbanen. Kapaciteten er endda til stede på Østfyn (jf. Trafikplanens oplysninger) til evt. udvidelser.

#### Odense st.:

En opgradering til dobbeltspor mellem Odense og Hjallesø vil ikke bare komme en fremtidig lokalområdet og en mulig fremtidig nærbane til gode. Den vil også kunne afhjælpe fremtidige flaskehalse omkring et af landets fremtidige største knudepunkter uden for København, nemlig Odense st. Dette kan ske ved at lade tog fra Øst med endestation i Odense fortsætte til Hjallesø og dermed reducere opholdstiden i perronspor på Odense station til få minutter, efter samme model som kendes fra København H (for tog mod Østerport).

#### Vestfyn 2017-2027:

Kapacitetsudnyttelsen på Vestfyn kunne i den eksisterende ramme forbedres ved optimeret køreplanlægning (der ses her bort fra oplysningen på side 68, hvor det fremgår, at regionaltogene på Vestfyn indhentes af lyntog, da dette ikke er korrekt, idet regionaltogene på Vestfyn er knyttet op på IC 1XX-systemet til / fra Aalborg). I stedet for at regionaltogene på Vestfyn er knyttet til IC1XX-togene burde de, især hvis de fremføres med elektrisk togmateriel med optimal accelerationsevne, omlægges, således togene kom til Odense umiddelbart foran IC 8XX fra Esbjerg og lyntogene, henholdsvis kørte ud af Odense bag disse togsystemer. Dette ville lette kapacitetsproblemerne og ville i øvrigt give væsentlig bedre skifte muligheder for passagererne til / fra Vestfyn i Odense mod Sjælland / København.

#### Vestfyn 2027:

LO Fyns Trafikgruppe bemærker, at Vestfyn – også efter etableringen af en ny højhastigheds jernbane på Vestfyn – fortsat kun betjenes af et regional tog hver time, uagtet at kapaciteten udvides kraftigt på den eksisterende jernbane, som til den tid udelukkende befares af regional- og godstog, sidstnævnte endda i større omfang kun en kort periode frem til Femern forbindelsens åbning, hvor transitgodset må forventes af blive flyttet dertil. På den baggrund forslår LO Fyn, at ideen med 2 tog i timen i hver retning



(halvtimesdrift) – i hvert fald på en del af strækningen – genoplives. Det enen tog kunne evt. nøjes med at betjene de større stationer (Ejby, Aarup og Tommerup) og kunne i Odense samkøres med enten Svendborgbanen (når denne er elektrificeret) eller regionaltoget mod Slagelse og København (som forlænges til Odense i 2027).

#### Højhastighedsbanen Vestfyn:

Højhastighedsbanen på Vestfyn (side 47) bør ikke bare placeres så tæt på motorvejen som muligt, den bør placeres langs denne, således anlægsprojektet kan samtænkes og udføres samtidig med den besluttede udvidelse af motorvej E20 mellem Nørre Åby og Odense V (og gerne videre mod Ravnebjerg / Elmelund, hvor motorvej og eksisterende jernbane krydser hinanden), således disse projekter udføres sammen og den deraf følgende besparelse til projektering, anlæg, jordarbejder, broarbejder og ekspropriation effektueres. LO Fyns Trafikgruppe har allerede rejst dette spørgsmål politisk andre steder.

#### Flaskehals Lillebælt:

LO Fyns Trafikgruppe savner nogle ideer til afhjælpning af flaskehalsen Kauslunde – Snoghøj og vi undrer os over, at den 3. Lillebælt forbindelse afvises på denne side af 2040. Der er tværtimod behov for en løsning snarest.

#### Odense Letbane:

I forbindelse med etableringen af Odense letbane mangler der en omstigningsmulighed mellem letbanens vestlige del (mod Tarup) og Vestfyn / Svendborgbanen. Denne kunne etableres, hvor alle 3 baner krydser hinanden i Bolbro (Middelfartvej)

Der arbejdes i Odense med de forberedende tiltag i forhold til letbanens etape 2. Dette burde fremgå i de fremtidige skitserede tiltag for jernbanen 2032. I forbindelse med en mulig etablering af etape 2, er der forslag lokalt i Odense og en station, hvor etape 2 krydser jernbanen mod Nyborg i Korsløkke (Ejbygade). Også dette burde fremgå.

#### Park and ride:

Der gives kun få eller ingen forslag til, hvordan nye kvantespring for jernbanen skal sikre fremtidig vækst. Nogle bud herfra kunne være gratis (indhegnet) park and ride ved større stationer, optimeret samspil med busser, takstnedsættelser (se separat afsnit i dette høringsvar). Der er heller ikke i trafikplanen opstillet forsøg eller modeller, men det falder måske uden for planens rammer? I forbindelse med park and ride forslår LO Fyns Trafikgruppe, at der i Odense Øst, hvor jernbanen krydser Svendborgmotorvejs forlængelse (Ring 3 / Østre Ringvej) etableres en ny station og en stort park and ride anlæg, således Odense bymidte og Odense station aflastes / vælges fra af de passagerer, der kører i bil til toget.

#### Afstand arbejdsplads - station:

Det fremgår, at pendling øges, hvor der er kort afstand mellem større arbejdspladser og nærmeste station. Er der (ud over stationsanalysen fra 2014) lavet en specifik analyse af behov for nye stationer ud fra dette? Hvis nej, bliver der så lavet én?

#### Takster:

Der er flere steder referencer til billetpriser og takster og prisens betydning for antallet af passagerer på jernbanen. LO Fyns Trafikgruppe vil i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at reducerede brotakster Storebælt for togpassagerer burde ændres, så det kan aflæses direkte på prisen på den enkelte billet, f.eks. ved at reducere antallet af takstzoner mellem Korsør og Nyborg, således prisreduktionen procentvis bliver størst for de, der passerer bæltet på kortere ture. I øvrigt kunne en ændret prispolitik overvejes. Via en App eller Rejsekortet er det allerede nu muligt præcis at fastslå længden af en rejse i kilometer. Måske tiden er inde til at aflive det ind imellem stærkt udskilte zonesystem og erstatte det af en

grundpris på en billet + X antal ører pr. kørt kilometer, da dette ville sikre en fuldstændig ensartethed i priserne i den kollektive trafik.

*På vegne af  
LO Fyns Trafikgruppe  
Helle Nielsen  
Formand  
LO Fyn*

Med venlig hilsen  
Helle Nielsen  
Formand LO Fyn  
Lumbyvej 11A 2. tv  
5000 Odense C  
tlf.: 66 14 04 15  
[Helle@lofyn.dk](mailto:Helle@lofyn.dk) - 28192738



Det er os med overenskomster og faglige fællesskaber

[ErDuOK.dk](http://ErDuOK.dk)



## Sektionerne i Nordjylland

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

Sendt pr. e-mail til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Nordjylland, den 26. februar 2018

### **Høringssvar vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.**

LO sektionerne i Nordjylland er enige i, at for at kunne binde hele Danmark sammen, er det yderst vigtig at have en god og robust infrastruktur. Og her ligger jernbanen øverst på listen. Jernbanen er med til at sikre en stærk mobilitet i hele landet – især i mellem storbyerne København – Odense – Aarhus – Aalborg. Det er dog LO sektionerne i Nordjyllands vurdering, at hvis de forslåede ændringer, i høringsudgaven for 'Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032', bliver vedtaget, så kobler man hele Nordjylland af fra resten af landet, man svækker erhvervslivet betydeligt og sætter udvikling i stå med meget alvorlige konsekvenser.

### **Nye investeringer skal være med til at styrke en robusthed i hele landet**

LO sektionerne i Nordjylland finder det rigtig positivt, at der igennem de senest år er truffet beslutninger om betydelige investeringer i den danske jernbaneinfrastruktur. Der bygges nye baner, hastigheden på eksisterende strækninger opgraderes, hovednettet elektrificeres og signalsystemet udskiftes. Disse investeringer vil være med til at fremtids sikre den danske jernbanestruktur herunder give en robust togdrift og bedre rettidighed på togene. En fremtids sikret jernbanestruktur vil også styrke mobiliteten rundt i landet, hvilket vil have flere gavnlige effekter for samfundet. Men de forslåede ændringer i 'Trafikplanen for den statslige jernbane 2017-2032', vil få konsekvenser for Nordjylland, og altså ikke styrke robustheden i hele landet som tiltænkt. Dette kommer til udtryk ved:

#### IC betjening af Aalborg

At koble Aalborg, der er landets fjerde største by, delvis fra IC togene, samt fjerne lyntogene helt kan ikke accepteres. De nye el tog (fremtidens tog), skal være med til at styrke en stærk robusthed i hele landet. For at dette kan ske er det yderst vigtigt for os i Nordjylland, at fastholde den aftale der allerede er indgået i Togfonden, nemlig at der fremover, både i 2022 – 2027 – 2032 køre IC og Lyn tog til Aalborg, og at ikke påføres et skifte i Aarhus.

#### Betjening af Aalborg Lufthavn

Det er samtidig vigtig at fastholde planen om at Aalborg Lufthavn bliver betjent af fjern tog fra det øvrige Danmark. Hvis ikke man fastholder planen, vil de planer, som man har for at udvikle Aalborg Lufthavn til at være vækstgenerator ikke kunne realiseres.

#### Betjening af Frederikshavn

Det er yderligere centralt for hele Nordjylland, at man fastholder den oprindelig plan om at elektrificere helt til Frederikshavn, så lyntogene kan fastholdes i Vendsyssel.

Det har tidligere været meldt ud at lyntogene ikke kunne køre i Vendsyssel, grundet at togene (IC3) var besværlige at indbygge det nye ombord udstyr til og det nye signalprogram (ERTMS). Det første togsæt som skal være rygraden for de øvrige togsæt (IC3) bliver klar inden sommeren 2018, herefter vil man, hvis viljen er der, kunne køre i Vendsyssel når det nye signalprogram kommer i brug sidst på året.

Med det nye signalprogram vil det være muligt at kunne køre flere tog, både IC- LYN- Ekspreslyn på hovedstrækning. Dette vil være en betydelig gevinst for hele mobiliteten i hele landet.



## Sektionerne i Nordjylland

IC betjening af Aalborg, betjening af Aalborg Lufthavn og betjening af Frederikshavn vil altså være centrale omdrejningspunkter for Nordjyllands infrastruktur. Omdrejningspunkter, der er med til at fastholde og udvikle vores landsdel, og samtidig er det med til at give et stærkere erhvervsliv, skabe flere arbejdspladser – og styrke Universitetet. Sagt med andre ord, at styrke hele oplandet i Nordjylland og dermed mindske uligheden.

Konklusion – Danmark skal hænge sammen, vi skal øge mobiliteten, så derfor skal der være hurtige og hyppige togforbindelser på de lange og mellemlange strækninger, for de store pendlerstrømme.

Ved togsift eller andre skift mister passagererne lyst til at tage toget, derfor kommer de fine ord heller ikke til at hænge sammen, hvis alle passagerer til og fra Nordjylland skal skifte i Århus.

Det er manglende respekt for borgerne bosiddende og arbejdende nord for Århus, ligesom de unge mennesker på vore uddannelser.

Venlig hilsen

På vegne af LO sektionerne i Nordjylland  
Anna Kirsten Olesen



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

### Høringsvar om Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Metroselskabet har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.

Det fremgår af høringsbrevet, at trafikplanen skal redegøre for overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Metroselskabet har ikke banetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Selskabet har dog et par bemærkninger til trafikplanen:

- Metroselskabets projekter fremgår på lige fod med de øvrige baneprojekter eksempelvis i figur 1 på side 5 og i afsnittet om baneprojekter (fra side 34). Metroen omtales dog ikke i afsnittene om passagerudvikling (fra side 12) og kapacitet (fra side 63). For at præcisere trafikplanens fokus kunne man indledningsvist gøre det mere klart, at det er statens servicetrafik der er omdrejningspunktet, men at metro, letbaner og privatbaner også er omtalt i planen.

Det kunne også overvejes at tilføje, at i år 2025 vil 9 af 10 af Danmarks største stationer målt på antal påstigere være med metro. Tre af disse stationer (Kongens Nytorv, Frederiksberg og Christianshavn) er stationer kun med metro.

- Under baneprojekter, der ventes at åbne i planåret 2032, vil selskabet foreslå, at udbygning af Nordhavnsmetroen tages med.

I Principaftale mellem staten v. transportministeren og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen af 27. juni 2014, er det besluttet at anlægge et antal yderligere stationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen. Linjeføringen af den videre udbygning i Nordhavn er fastlagt. Københavns Kommune planlægger med, at yderligere to stationer (v/Levantkaj og v/Krydstogtkaj) i Nordhavn er klar til ibrugtagning i

**Metroselskabet I/S**  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

13. februar 2018



2030 jf. Status for anlægsprojekter på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område 2. halvår 2017.

- Det fremgår af figur 1 og 21 samt under beskrivelsen på side 43, at Sydhavnsmetroen åbner i 2023. Efter udbudsprocessen er afsluttet er dette rykket til 2024.

Selskabet vil derudover foreslå at det tilføjes, at der i efteråret 2016 blev indgået en tillægsaftale til Principaftalen om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen mv., om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station. Udover bedre omstigningsforhold for passagererne, når de skal skifte til S-tog og fjerntog, vil den underjordiske station give bedre mulighed for en eventuel fremtidig videreførelse af metrolinjen.

- I figur 2 er illustreret åbningen af M3 i 2007. I 2007 åbnede forlængelsen af M2 til lufthavnen og er således ikke M3. Cityringen, som åbner i 2019, bliver fremadrettet benævnt M3.
- I tekstboksen side 39 om "Undersøgelser af mere metro" kan det overvejes at slette "fra Refshaleøen til Østerport" i nedenstående afsnit, da undersøgelsen primært har fokus på en ny linje på tværs af havnen mellem København H og Amager, som blandt andet kan aflaste de to eksisterende metrolinjer mellem Sjælland og Amager:

*I efteråret 2017 har Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune besluttet at igangsætte undersøgelser af udbygninger af metroen i København med en linje over havnesnittet ~~fra Refshaleøen til Østerport.~~*

- I tekstboksen side 44 bør teksten ændres til "*Undersøgelse af metro til Hvidovre og Bispebjerg. Metroselskabet udarbejder en analyse af en højklasset kollektiv trafikløsning til Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital. Analysen udarbejdes for Frederiksberg Kommune i samarbejde med Region Hovedstaden, Københavns Kommune, og Hvidovre Kommune.*"

Metroselskabet bistår gerne med evt. uddybninger eller drøftelser om ovenstående.

Med venlig hilsen

Jesper Overgaard

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

26-02-2018  
Dok. 174556/

## Høringssvar til Statens trafikplan 2017-2032

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk har modtaget udkastet til en trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og har følgende bemærkninger.

Passagerpuls noterer sig med tilfredshed, at ”passagerhensyn” nævnes centralt i trafikplanen. Passagerpulsens undersøgelse af danskernes holdning til kollektiv transport (2016) viser, at 4/10 af danskerne ikke mener, at kollektiv transport kan opfylde deres behov samt at 39 % af danskerne ikke stoler på, at de kommer frem til tiden, hvis de bruger kollektiv transport.

Derfor bakker Passagerpuls op om anlægsprojekter og planlægningstiltag, som kan bidrage til forbedret rettidighed, kortere rejsetider og en generelt mere robust jernbane.

Elektrificering, hastighedsopgraderinger og nyt signalprogram skal alle bidrage til en mere moderne jernbane, hvor bl.a. rejsetider forbedres og nye el-tog i fremtiden kan tage over for de forurenende diesel-lokomotiver. Disse investeringer hilses velkommen, men da mange af forbedringerne skal foretages inden for et relativt kort årrække, opfordrer Passagerpuls til, at man med passagerens tarv in mente planlægger sporspærringer og andet sporarbejde, så det påvirker driften mindst muligt. Gentagne lukninger/begrænset drift af de samme strækninger er en stor belastning for passagererne og en kilde til utilfredshed og evt. migration til andre transportformer.

Passagerpuls planlægger at gennemføre en række undersøgelser om passagerernes stilling til dilemmaer i planlægningen af togdriften. Her undersøger vi blandt andet, om passagererne i forbindelse med sporarbejde ønsker total lukning i kort tid, lukning på visse tidspunkter af døgnet eller reduceret drift i en længere periode og passagerens holdning til afgangshyppighed/toglængde, mange/få stop mv.

Resultaterne deler vi med trafikselskaberne og de relevante myndigheder for at sikre, at passagerernes ønsker til jernbanedriften så vidt muligt medtages i planlægningen af togdriften.

Endelig vil vi anbefale, at trafikplanen betoner vigtigheden af, at trafikselskaberne og beslutningstagerne inddrager borgerne i de borgernære beslutninger om fremtidens kollektive transport. Passagerpuls står til rådighed med sin viden om passagerernes ønsker og behov og indgår gerne i konsultationer og nye undersøgelser, der kaster lys over, hvad passagererne ønsker sig af den skinnede transport nu og i fremtiden.

## Med venlig hilsen

Laura Kirch Kirkegaard  
Afdelingschef

Niels Martin Madsen  
Politisk medarbejder



## Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane i periode 2017-2032.

Pendlerklubben Kystbanen vælger at afgive høringssvar på udkastet til Trafikplanen i periode 2017-2032. Da Pendlerklubben Kystbanen dækker strækningen fra Malmø til Helsingør, vil det kun være den del af planen, vi har valgt at forholde os til, på trods af at brugere af Kystbanen også bruger andre strækninger, og dermed også er afhængige af samspil mellem de forskellige strækninger.

### Overordnet set:

Vi synes, at den samlede passagervækst i jernbanetrafikken frem til 2032 er meget uambisøst. For få år siden havde man et mål om at nå en stigning i den kollektive trafik med 100%. Og det havde vi set frem til. For skulle man nå i mål med dette, ville man været nødsaget til at forbedre rettidigheden, øge antal af afgang og tilpasse billetpriserne, så pris og kvalitet hænger sammen. Med det fremlagte mål, der er lagt op til i dette oplæg, vil passagerer i jernbanetrafikken blive ladt i stikken.

### Hvad tænker vi der mangler?

#### Hvad skal prisen være?

I oplægget er anført, at man ikke har taget pris med i overvejelserne. Det er dybt problematisk at man ikke tager dette element med, da pris i dag er en vigtig faktor for pendlernes valg. For strækningen Helsingør-Malmø er det særligt vigtigt fordi:

1. Fordi prisen for en pendler på Helsingør-CPH sidste år (med TakstSjælland i 2017) steg med mere end 30%, hvilket medførte at vi nu betaler minimum 20% mere pr. kørt kilometer end øvrige strækninger med samme længde.
2. Det er ikke tænkt ind, hvordan prisen skal være over Øresundsbroen. Man har valgt at sænke afgiften med 25% på Storebæltsbroen. Strækningen CPH- Malmø har Europas dyreste billet pr. kørt kilometer, og da der fra politisk hold er meget fokus på Greater Copenhagen, vil en prissænkning i den forbindelse være med til at styrke passagerer jernbanetrafikken.

Generel argumentation: Km fradraget har ikke ændret sig de senere år. Km fradraget bliver beregnet ud fra omkostninger når man kører bil, som er togets største konkurrent. Derfor ser vi gerne at det bliver indarbejdet således at stigningerne i den kollektive trafik følger udvikling i % ifht Km fradraget.

### Rettidighed + siddeplads

#### Rettidighed

Der står intet anført angående rettidighed eller belægning. Rettidighed er en vigtig faktor, da tid er en knap ressource. Det er derfor vigtigt at man fortsætter med at komme tættere på de 100 % rettidighed. Vi ser gerne at rettidigheden fortsætter med at blive bedre, med et mål på 95% inden for 2,59 minut.

#### Siddeplads / antal togvogne

Hvor mange passagerer må stå op i toget? For at kunne udnytte sin rejse optimalt, er det vigtigt at der er en siddeplads. Derfor ønskes dette med i trafikplanen, så der bliver sat et max for, hvor tit man som passager må udsættes for at der ikke er siddeplads.

Til info skal det oplyses at det ikke altid er alle passagerer, der kommer med toget fra CPH til Malmø, og at der på hele strækningen Helsingør Malmø står passagerer op - også om aftenen.



## **Detail i planen**

På strækningen KBH til CPH forventes en stigning i antal passagerer på 40%. I dag er stationerne udnyttet til bristepunktet, og derfor har vi svært at få øje på, hvordan den stigende passagemængde skal håndteres. I trafikoplægget fremgår det, at der er fokus på højhastighedstog, men den store stigning i passagerer kommer ikke derfra, og der skal derfor tilføres ekstra infrastruktur på CPH. Dette kan enten være en helt ny ekstra station, eller ombygning af jernbanesporet, som også skal kunne bruges til andet end højhastighedstog. Løsning af dette fremgår ikke tydeligt af trafikplanen, og derfor har vi valgt at kommentere dette i vores hørings svar. Det er også vigtigt at den billet, som vi har i dag, kan bruges på evt. nye tog, så billetsystemet, vi har i dag, fastholdes. Kapacitetsudvidelsen skal igangsættes så snart som muligt.

## **Rejsetidsforlængelse:**

Det er ikke tilfredsstillende, at man forlænger rejsetiden med 10% fra KBH til CPH. For dem, som rejser en gang årligt, betyder det ikke noget, men for de, som arbejder i lufthavnen mv, er det en skidt udvikling, da alle forventer at det går stærkere i dag, og ikke langsommere.

## **Skånetrafikken overtagelse/manglende kapacitet på KBH.**

Skånetrafikken har historisk ønsket at køre flere tog mellem Danmark og Sverige. Og når Ringsted banen åbner, forventes der samlet flere tog ind til Københavns Hovedbanegård. Da Københavns Hovedbanegård er udnyttet til bristepunktet, mangler der en beskrivelse af i trafikoplægget hvordan dette skal løses – for noget skal der gøres. Allerede i dag må spor 26 på KBH, som ligger mange minutters gang fra selve KBH, tages i brug.

## **Billetter**

Der er vigtig at man fastholder billetinfrustrukturen, så man frit kan bevæge sig rundt, uanset om man har svensk eller dansk togbillet.

## **Helsingør – København.**

### **Rejsetiden**

Rejsetiden blev forlænget for få år siden, og fra næste år har strækningen et totalt opdateret skinnenet. Det er derfor en skuffelse at se, at rejsetiden ikke bliver forkortet før efter 2032. Der var her mulighed for en hastighedsopgradering, som også tidligere var blevet lovet, men som nu er taget ud igen. Beløb til denne hastighedsopgradering ser vi gerne komme med i dette trafikoplæg.

### **Antal afgang**

Der sker igen yderligere forringelse med antal af afgang.

Langsomt er antallet af afgang skåret ned i forhold til 2009 køreplanen. Det ene år fjernede man 15 % af produktionen. Og efterfølgende har man skåret mere og mere fra, og nu er planen at skære yderligere, til trods for at vi har en meget høj belægningsprocent. Flere gange oplever vi i dag at stå op om aftenen, så ideen med at skære 33% af aftenafgangene bør fjernes. Man skal også være opmærksom på, at et tognedbrud pludselig rent teknisk medfører time drift – og da det hænder jævnligt og da de nye tog først forventes at lande på Kystbanen 2028, og måske nu endnu senere hvis udbud må gå om, må det forventes at det vil ske oftere. Ved nedbrud i de tidligere aftentimer vil det medføre at ikke alle passagerer kommer med efterfølgende tog. Hvilke rettigheder får pendlere ved sådanne hændelser?

### **Myldretiden**

I 2022 ser det ud til at der i myldretiden vil være færre afgang. Det fremgår dog ikke hvornår man anser at der er myldretid. Dette mangler på linjekortet. Og, som nævnt, har vi i dag allerede høj belægning på strækningen. Og da der forventes en lille stigning i antal passagerer – er det overraskende at man vil skære i denne produktion. Endvidere fremgår det af trafikoplægget, at jo højere

frekvens i afgang, desto flere passagerer. Det undrer os derfor, at man på den tættest befolkede strækning vælger at skære i produktionen.

### **Trafik sydfra**

Når strækningen fra Helsingør – København sammenbindes med Sydsjælland, hvilket den tidligere har været - hvordan sikrer man sig så denne gang, at forsinkelserne fra Sydsjælland ikke forplanter sig på Kystbanen. For sidst Kystbanen var bundet sammen med Sydsjælland var der massive forsinkelser. Bliver der lavet ophold på Københavns Hovedbanegård? Hvis ja, hvordan vil det påvirke Hovedbanegården, da der som tidligere nævnt ikke er mere kapacitet på stationen.

### **Hellerup Station**

Det er godt at se at denne station bliver betjent af alle tog. Stationen er omdrejningspunkt for rejser med S-tog i 3 retninger.

### **Rungsted station**

Det fremgår af materialet at der er en stor passagernedgang. Hvor forsvinder de kunder hen? For antallet af passagerer er ikke tilsvarende stigende på den efterfølgende station. Kan det passe at man vil servicere en station så dårligt, at der bliver 2000 mindre rejser pr dag?

### **Generelle tognedbrud**

I den almindelige drift forekommer der tog nedbrud. Dette medfører aflysninger. Hvordan har man tænkt sig at håndtere dette? I dag kører næst efterfølgende tog efter køreplanen. Når frekvensen nu bliver sat ned, hvilke garantier bliver der stillet til de stationer som får ½ time drift? Vil de stadig opleve at næst følgende tog bare kører forbi? Vælger man at standse, skal man vide, at det ikke er muligt at indhente tiden, da der så vil blive standsning hvert 3 minut. På øvrige togstrækninger som har længere mellem stationerne, vælger man at standse det efterfølgende tog, hvor rejsetiden så kan indhentes på grund af større afstande mellem stationerne. Dette ser ikke ud til at være tænkt ind i den problemstilling.

### **Ingen tog fra Helsingør – CPH**

Det vil være muligt at videreføre tog fra Helsingør-CPH ved at forøge kapaciteten omkring CPH. Dette vil medføre markant mindre gener for dem som skal benytte lufthavnen, da de ellers vil blive anbefalet at skifte på Nørreport med alle deres kufferter. Også de, der til dagligt arbejder i og omkring Ørestad og Tårnby hver dag, skal pludselig skifte tog, og udsættes dermed for længere rejsetid og mistet mulighed for at udnytte sin rejsetid optimalt. Hvorfor skal Kystbane rejsende ikke have mulighed for at køre direkte til Lufthavnen, når rejsende fra Ålborg kan køre direkte til Lufthavnen?

### **Opsummering**

Som det kan ses er der markante problemstillinger, som ikke er taget med i trafikoplægget. Vi håber at ovenstående emner tages med, bliver behandlet og løst.

Og så må man sige at trafikken vokser markant mere på vejene end på skinnerne. Og selvom man fra politisk side har fokus på vejnettet, må jeg ud fra det, som jeg hører fra repræsentanter for biltrafikanterne, anføre, at det ikke vil være muligt at lægge nok asfalt til den stigende trafikmængde på vejene. Derfor er det et både/og. Og derfor, set med vores øjne skal den samlede togproduktion forøges meget mere, end i dette oplæg, ellers vil det betyde et væsentligt økonomisk samfundstab for os alle.

Endelig vil vi gøre opmærksom på vore synspunkter vedr. de samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser af at flytte passagergrundlag fra offentlig, kollektiv transport til privat befordring i bil. Hvis

vi ser bort fra evt. udvikling af delebilskoncepter, vil flytning af passagerer fra kollektiv til privat befordring øge biltrafikken med faktor 1:1. Som det trafikalt ser ud i dag, tager turen fra Helsingør til København ca. 1 time i myldretiden. En øgning i trafikmængden vil uvilkårligt betyde en forlængelse af rejsetiden. Pendlere, der i dag har ca. 50 minutters effektiv arbejdstid på togrejsen hver vej, vil miste denne udnyttelse ved at køre i bil, og når dertil lægges en yderligere forlængelse af rejsetiden, vil samfundet mange tusinde timers arbejdstid.

Miljømæssigt vil der ske en større påvirkning af CO2 udslip ved de konventionelle benzinmotorer, vi kender i dag. Også el-biler og hybridbiler forurener, men blot ved kraft-varme værker, som stadig anvender fossile brændstoffer. Derfor vil en flytning af passagerer fra kollektiv til privat trafik betyde en yderligere belastning af miljøet, og gøre det vanskeligere at nå de politisk vedtagne klimamål fremover.

Pendlerklubben står selvfølgelig til rådighed for uddybende bemærkninger.

Med venlig hilsen  
Pendlertalsmand  
Kystbanen Malmø-Helsingør.

Michael Randropp

Tølløse, den 26. februar 2018

## HØRINGSSVAR TIL "TRAFIKPLAN FOR DEN STATSIGE JERNBANE 2017-2032" FRA PENDLERKLUBBERNE PÅ NORDVESTBANEN

Pendlerklubbernes overordnede indtryk af planen er, at der er en komplet mangel på nytænkning og ambitioner i forhold til de muligheder, der burde være de kommende år – især ifm. ibrugtagningen af den nye Ringsted-bane samt den kommende elektrificering af Nordvestbanen.

I den indledende sammenfatning er det anført under "Togbetjeningen i fremtiden":

Betjeningsomfanget er vurderet ud fra passagerhensyn, robusthed og samlet økonomi.

- Passagerhensyn: Der skal være hurtige og hyppige togforbindelser på de lange og mellemlange stræk samt de store pendlerstrømme.

Længere fremme oplyses det, at trafikplanen er en samlet anbefaling til udviklingen i den statslige banetrafik på 5, 10 og 15 års sigt.

Alene på baggrund af disse oplysninger, er det os en gåde, at der ingen udvikling er i togbetjeningen for Nordvestbanen.

Med den kommende elektrificering af banen – som vi er meget glade for – finder vi, at det bør være et naturligt følge, at der bliver plads til udvidelser i køreplanen.

Hvordan kan man udarbejde en plan for de kommende 15 år uden nogen former for forbedringer på en strækning, som på alle andre parametre viser et kæmpe udviklingspotentiale – både i form af tilflytning og et større udbud af arbejdspladser. Regeringen har jo lige i sin seneste udflytningsplan flyttet flere hundrede arbejdspladser til vores region, og det må forventes, at flere af disse arbejdspladser fortsat vil blive besat af personer fra hovedstadsområdet, hvorfor det er nødvendigt med gode transportmuligheder i form af køreplaner, som hænger sammen.

I det følgende er taget et udpluk af nogle af de punkter, som er fremhævet i planen, og som lyder meget forjættende:

- Den nye infrastruktur foreslås udnyttet til at køre flere, hurtigere og mere punktlige tog i landsdelstrafikken og i myldretidstrafikken på Sjælland. (side 6)
- Togenes passagertal forventes at vokse med omkring 20% frem til 2032. Væksten i fremtiden kommer ikke af sig selv, men er resultatet af investeringer i jernbanen. (side 12)
- Persontrafikken på det statslige banenet – målt i personkm – forventes at vokse med 29% fra 2015 til 2032. Det er en gennemsnitlig årlig vækst på knap 1,7%. (side 12)

Stort set hele denne omtalte vækst tilskrives den kommende nye bane fra København til Ringsted.

Det bliver uden tvivl også et kæmpe løft for hele den rute og til stor gavn for pendlerne på denne strækning, men hvordan kan man undgå at tænke i nye muligheder på andre strækninger på Sjælland? Har man blot haft så travlt med denne bane, at man slet ikke har overvejet andre muligheder?

Her vil vi så gerne pege på, at der bestemt findes yderligere muligheder for vækst i passagerudviklingen på Sjælland – og den mulighed findes på Nordvestbanen. Da den nye bane til Ringsted også fjerner nogle togafgange fra den eksisterende bane mellem Roskilde og København åbnes der jo her klart en mulighed for at indsætte flere afgangene på Nordvestbanen.

Hvorfor har man slet ikke den mulighed med i denne plan for de kommende 15 år????

I afsnittet "En mere effektiv jernbane" hedder det:

"Planlægning af togenes kørsel er en prioritering mellem forskellige ønsker og hensyn. I de kommende år ibrugtages ny infrastruktur og nye tog, som den statslige trafik skal udnytte til at opnå kortere rejsetider og større robusthed. Særligt hvor toget har sin største styrke: På de lange stræk og i de store pendlerstrømme." (side 21)

Fra pendlerklubbernes side vil vi i allerhøjeste grad gøre opmærksom på, at Nordvestbanen hører til "de store pendlerstrømme", og på den baggrund må vi insistere på, at der planlægges med en forbedring af køreplanen de kommende år. Helt konkret bør vi have flere afgangene i myldretiderne - gerne 20-minutters drift. Og yderligere stop på Tølløse, Hvalsø og Lejre stationer i aftentimerne og i weekender. Der må nødvendigvis blive plads til nogle forbedringer, når der bliver færre afgangene mellem København og Roskilde. I øvrigt jf. nedenfor:

- De kommende års store investeringer i infrastrukturen øger mulighederne på det danske jernbaneland, hvilket giver frihedsgrader til f.eks. at køre flere tog, hurtigere tog, og få mere robuste køreplaner. (side 21)
- Den nye bane København-Ringsted giver forbedringsmuligheder for fjerntogstrafikken og dele af regionaltrafikken på Sjælland. Den nye bane giver samlet øget kapacitet, mulighed for at køre flere tog med en kortere rejsetid og bedre punktlighed. (side 24)
- Sammenlignet med vest for Storebælt er toget på Sjælland i langt højere grad grundstammen i mange menneskers hverdag. Ofte er bilen ikke et alternativ, fordi arbejdspladsen ligger i de centrale dele København, hvor parkeringsmulighederne er begrænsede og der er ikke plads til pendlerne i færre tog. (side 29)
- Regionaltogene på Sjælland forbinder primært hovedstadsområdet med resten af Sjælland. Formålet med betjeningen er at sikre tilstrækkelig kapacitet og frekvens i de store pendlerstrømme. Med signalprogrammets implementering kan hastighedsopgraderingerne udnyttes fuldt ud, hvorved rejsetiderne på Sjælland kan reduceres. Elektrificeringen betyder, at strækningerne kan betjenes med nye, bedre el-tog. (side 31).
- På Sjælland vil der fx kunne skæres yderligere i rejsetiden til Kalundborg, hvis der træffes beslutning om hastighedsopgradering af Nordvestbanen, som er en del af Togfondens fase 2. (side 33)

I forbindelse med elektrificeringen af Nordvestbanen anføres det på side 42:

- Togene kan anvendes mere effektivt, og et antal dieseltogsæt kan frigives til andre strækninger. Elektrificeringen ventes ikke at have yderligere væsentlig effekt for køreplanen og antal passagerer. (side 42).

Hvordan kan man beslutte - og igangsætte et så stort projekt, som elektrificeringen uden at have den mindste ambition om også at åbne for muligheder for yderligere tog på strækningen og betjening af flere stationer med de samme tog? Netop elektrificeringen vil jo betyde, at man kan standse og starte hurtigere, når de nye el-drevne tog kommer.

Det kan vel ikke være meningen, at man først har brugt 3 år på at bygge dobbeltspor på banen og efterfølgende at elektrificere banen – uden at der på nogen måde bliver optimeret i forhold til yderligere tog på strækningen og flere stop på de enkelte stationer? Så har skatteyderne godt nok ikke fået meget ud af deres skatteindbetalinger. Og at man blot sætter flere hurtigtog ind fra København til Holbæk og Kalundborg giver jo ikke det hele. Der skal BÅDE være plads til hurtigtog OG flere tog, som stopper ved de enkelte stationer, og disse stop skal primært ligge i aften- og weekendtimerne. Hvordan kan det være rimeligt, at man først betaler 1,4 mia.kr. for et dobbeltspor, og efterfølgende kun giver passager fra Holbæk hurtigtog – og INTET til de mellemliggende stationer i Vipperød, Tølløse, Hvalsø og Lejre. Ved man overhovedet det på Christiansborg???

I bilag 1 "Passagerudvikling pr. station" kan vi se, at der regnes med en stigning i passagertallet på alle stationer mellem Holbæk og Roskilde fra 2022. Hvorfor man har regnet med en nedgang fra 2015-2022 er os en gåde, for der kommer jo flere og flere passagerer på strækningen, men måske er det gjort i forhold til de ulemper vi får med togbusser i 2019 i forbindelse med den kommende elektrificering?

I bilag 2 "Passagerudvikling pr. strækning" ses det også tydeligt, at der regnes med en stigning i passagertallet på strækningen mellem Roskilde og Holbæk. Endvidere ses det, at der fra 2022 kommer en nedgang i tallet mellem København og Roskilde, hvilket jo skyldes den nye Ringstedbane. Og dette medfører også, at der ikke skal køre ligeså mange tog på strækningen mellem København og Roskilde. Derfor er det vores påstand og ønske, at kapaciteten kan øges i forhold til flere afgang mellem København og Holbæk, og det kan være både hurtigtog og stoptog – således at alle pendlerne på Nordvestbanen får noget ud det.

Den nuværende plan, som den foreligger, er helt uacceptabel for pendlerne. Der er ingen visioner og ingen ambitioner, og derfor vil vi også inddrage vores lokale politikere, således at der kan komme et større fokus på, at der skal gøres noget for alle pendlerne på Nordvestbanen.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi på Nordvestbanen – siden afbrændingen af transformerstationen i Holbæk i 2010 med deraf følgende forringelse i vores afgang – har ventet på igen at få en togbetjening, som strækningen bør have.

På de tre pendlerforeningers vegne:

Flemming Hvass, Holbæk Pendlerklub

Erwin Næs, Hvalsø-Lejre Pendlerklub

Kirsten Andersen, Tølløse Pendlerklub

# Regionala utvecklingsnämnden



Anders Jönsson  
Tågstrateg  
Telefon: + 46 40 675 30 24, + 46 72 599 77 98  
E-post: [anders.e.jonsson@skane.se](mailto:anders.e.jonsson@skane.se)

## YTTRANDE

Datum 2018-01-29  
Dnr 1700010

1 (4)

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
DANMARK  
[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

## Trafikplan för den statliga järnvägen i Danmark 2017-2032

Region Skåne har ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne och därmed framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, näringslivsprogram och den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Enligt den danska lagen om trafikmyndigheter ska Trafikstyrelsen minst vart fjärde år ta fram en statlig trafikplan för trafiken med persontåg i Danmark. Trafikplanen ska presentera statens överväganden och prioriteringen för den persontågstrafik, som körs som offentlig servicetrafik enligt avtal med staten. Trafikplanen har därutöver fokus på att skapa ett gemensamt underlag för olika överväganden på statlig, regional och lokal nivå kring trafiksatsningar. Trafikplanen ger en överblick över beslutade projekt på järnvägsområdet och förväntade effekter på trafiken och passagerarna.

Region Skåne har beretts möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter på den presenterade rapporten och vill därför meddela följande.

### Region Skånes synpunkter

Region Skåne vill inledningsvis berömma Trafikstyrelsen för att ha tagit fram ett genomarbetat underlag och ett omfattande faktaunderlag för den danska persontågstrafiken. Region Skåne har även deltagit vid det öppna informationsmötet den 8 januari 2018 och tagit del av de förtydliganden som gavs i samband med mötet.

### Generella synpunkter

Region Skåne är fullt medveten om att Trafikplanen utgår enbart från beslutade infrastruktursatsningar. I avsnittet om kapacitet nämns stationen på Köpenhamns flygplats, Kastrup som en flaskhals, även om det inte finns



något beslut om att investera i en utbyggnad av stationen. Region Skåne ser ett värde i att Trafikplanen kompletteras med ytterligare tänkbara infrastruktursatsningar, som skulle minska antalet flaskhalsar på järnvägen och skapa bättre förutsättningar för regionalt resande med tåg mellan Sverige och Danmark. En bra utgångspunkt är den Trafikcharter som har tagits fram av bland annat Region Skåne inom ramen för samarbetet inom Greater Copenhagen. Där finns till exempel en ny järnväg mellan Helsingborg och Helsingör med och även förstärkt kapacitet i den spårburna trafiken mellan Malmö och Köpenhamn.

### **Passagerarutvecklingen de kommande åren**

Trafikstyrelsen antar att transportarbetet kommer att öka med 48 % under perioden 2015 – 2032. Det betyder att antalet resor per dag över Öresundsbron ökar från 34200 år 2015 till 49000 år 2032. Detta är avsevärt lägre än det antal resor som Region Skåne räknar med i sitt tågstrategiska underlag för perioden 2020 – 2050. Region Skåne räknar med att resandet år 2035 är 78000 resor per dag och år 2050 är det 133000 resor per dag över Öresund. Således dimensionerar Region Skåne behovet för både antal avgångar och typ av tåg utifrån detta.

Region Skåne noterar samtidigt att Trafikplanen som utgångspunkt omfattar den inhemska tågtrafiken och att omfattningen av tågtrafiken över Öresund därmed inte är slutligt fastlagd utifrån förslaget i Trafikplanen.

### **En mer effektiv järnväg**

Region Skåne är enig i värdet av att eftersträva avgångar på fasta minuttal, goda möjligheter för byte mellan tåg och kortast möjliga restid.

Region Skåne är likaledes enig i att på- och avkoppling av motorvagnståg bör undvikas på de mest trafikerade sträckorna, för att undvika att förseningar som uppstår vid denna tekniska manöver sprider sig i resten av tågsystemet.

Region Skåne är även positiv till de antagna förutsättningarna för fordonsflottans sammansättning i Trafikplanen, dvs. att fjärrtågen trafikeras med motorvagnståg och regionaltågen trafikeras med lokdragna tvåvåningsvagnar. Detta harmoniserar väl med det val av fordon som Region Skåne rekommenderat i tågstrategiskt underlag. Således uppnås en konsistens även i fordonstypen som används över Öresundsbron.

Region Skåne noterar att Trafikstyrelsen precis som Region Skåne pekar på att tågen i rusningstid är särskilt dyra och subventionskrävande, då dessa är normerande för dimensioneringen av trafikproduktionen. Samtidigt är det dessa tåg, som ger den största samhällsekonomiska vinsten, då de skapar förutsättningar för att minska biltrafiken på vägarna under den tiden då det förekommer mest trängsel. Region Skåne har i sina planer för tågtrafiken över Öresund precis som Trafikstyrelsen utgått från denna förutsättning.

### **Förväntad tågtrafik år 2022**

Region Skåne ser klara fördelar med förslaget att ändra Öresundstågens frekvens från 20 minuters trafik till 15 minuters trafik. I Trafikverket och

Banedanmarks underlagsrapport till Sverigeförhandlingen framgår det tydligt att detta möjliggör en ökning av antalet persontåg över Öresundsbron från 7 avgångar per timme till 10 avgångar per timme under antagandet om 2 godståg per timme. Ändringen av frekvens skapar således förutsättningar för ett bättre kapacitetsutnyttjande över Öresundsbron.

Med 10 avgångar med persontåg över Öresund finns det dock inte plats för DSBs IC och IC Lyn tåg på Kastrupbanan, på grund av tre stora flaskhalsar vid Köpenhamns flygplats, Kastrup, Örestad station och Köpenhamn H. Med en ombyggnad av stationen vid Köpenhamns flygplats, Kastrup skulle antalet avgångar över Öresund med persontåg kunna öka från 10 till 12 i timmen.

I avsnittet nämner Trafikstyrelsen Ring Syd med förslag på ny tågtrafik Roskilde – Ny Ellebjerg – Köpenhamns flygplats, Kastrup. Ring Syd avlastar Köpenhamn H, då två regionaltåg i timmen går direkt till Kastrup istället för till Köpenhamn H. Region Skåne är inte negativ till Ring Syd, men ser det samtidigt som helt nödvändigt att regionaltågen på Ring Syd inte tar den kapacitet som krävs för att realisera en högre frekvens i tågtrafiken över Öresund.

I Region Skånes tågstrategiska underlag föreslås 7 avgångar med regionaltåg över Öresund från december 2019 och 8 avgångar fr.o.m. december 2024. Region Skåne vill i första hand att dessa tåg kör hela vägen till Köpenhamn H/Österport station. Region Skåne är samtidigt öppen för en dialog med Trafikstyrelsen och DSB om att under en övergångsperiod koppla samman tågen på Ring Syd med den sjunde och åttonde avgången med regionaltåg över Öresund. Region Skåne föreslår att Trafikstyrelsen inkallar DSB och Region Skåne till ett möte, där en dialog kring en grundligare analys av frågan kan inledas.

#### **Förväntad tågtrafik år 2027**

Som nämnt ovanför är det Region Skånes uppfattning att antalet avgångar i rusningstid över Öresund bör vara 8 istället för 6 fr.o.m. december 2024.

#### **Förväntad tågtrafik år 2032**

Fr.o.m. december 2029 planerar Region Skåne för att antalet avgångar med regionaltåg över Öresund ska öka från 8 till 10 avgångar i rusningstid. Detta är 4 avgångar fler än de 6 avgångar som Trafikstyrelsen redovisar i Trafikplanen.

#### **Järnvägsprojekt**

Region Skåne ser det som positivt att svenska och danska statens gemensamma utredning av en fast förbindelse Helsingborg och Helsingör nämns bland pågående undersökningar av järnvägsprojekt.

Bland avslutade undersökningar av järnvägsprojekt noterar Region Skåne undersökningen av kapacitetsutökning på Öresundsbanan från år 2012 och analysen av stationskapacitet vid Köpenhamn H från år 2013. Region Skåne ser det som problematiskt att det saknas beslut kring dessa viktiga infrastrukturinvesteringar för att minska antalet flaskhalsar i tågsystemet.

Region Skåne noterar även att det pågår en undersökning av kapacitetsökning på Örestad station och att undersökningen ska vara färdig under år 2017. Resultatet från denna undersökning bör framgå av den slutliga versionen av Trafikplanen.

### **Kapacitet på järnvägen**

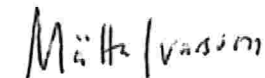
Region Skåne välkomnar att Trafikstyrelsen i Trafikplanen lyfter fram de särskilda problem med bristande kapacitet som finns i huvudstadsområdet på Köpenhamn H, Öresundsbanan och Köpenhamns flygplats, Kastrup. Region Skåne är samtidigt orolig för att det saknas beslut om att genomföra konkreta åtgärder för att lösa dessa kapacitetsmässiga problem. Detta särskilt mot bakgrund av att Trafikstyrelsen i Trafikplanen upplyser att Öresundsbanan är den tågsträcka, som har den sämsta punktligheten i Danmark på grund av flaskhalsar och brist på kapacitet.

Region Skåne är uppmärksam på att regionaltågen använder förhållandevis lång uppehållstid till passagerarutbyte vid stationen på Köpenhamns flygplats, Kastrup och att detta begränsar kapaciteten och påverkar robustheten. Region Skåne kommer att ta denna aspekt i betraktning vid inköpet av nya tvåvåningsvagnar till det nya tredje tågsystemet (Öresundspendeln) för att därmed bidra till effektivare stationsuppehåll och bättre robusthet.

### **Metod för prognosberäkningar**

I metodavsnittet beskrivs landstrafikmodellen, häribland att modellen beräknar trafiken på ett genomsnittligt vardagsdygn utanför sommarmånaderna. Denna metod kan ge en underskattning av antal resande över Öresundsbron, då denna tågtrafik har flest resande under sommarmånaderna. Som exempel kan nämnas år 2015, då antalet resande i juli och augusti var nästan 300 000 fler per månad än i månaderna januari, februari och mars samma år. Trafikstyrelsen bör därför överväga att korrigera passagerarsiffrorna för tågtrafiken över Öresund.

I handläggningen av detta ärende har kollektivtrafikmyndigheten, enheten för samhällsplanering och Skånetrafiken deltagit.



Mätta Ivarsson  
Ordförande

Ulrika Geeraedts  
Utvecklingsdirektör



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

26.02.18, NW



## **Kommentarer til Trafikplan for den statslige jernbane 2017**

Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH Trafik og Cyklistforbundet finder at Trafikplanen denne gang formår at komme hele vejen rundt om den statslige jernbane og dens muligheder.

Vi finder dog samtidig, at der ikke er taget hånd om flere af de udfordringer der er for at styrke jernbanens position som den bærende del af den kollektive trafik i Danmark.

Og selv om en del af Trafikplanens formål er at danne grundlag for en sammenhængende kollektiv trafik i hele landet, tager den ikke fat i de muligheder, der er for en bedre sammenhæng mellem især de statslige jernbaner og de regionale jernbaner.

Trafikplanen tager umiddelbart udgangspunkt i de muligheder der opstår som følge af nye infrastrukturprojekter og til dels nyt materiel. Men kommer kun med få og spredte oplæg til et egentligt forbedret trafikudbud med større frekvens, direkte forbindelser og bedre service.

De tiltag som forslaget til Trafikplan indeholder, er således langt fra tilstrækkeligt til at sikre at en væsentlig del af trafikvæksten sker med jernbanen.

Den internationale trafik samt godstrafikken er meget sparsom omtalt, selvom der her ligger et stort potentiale for jernbanen. Ikke mindst på klima- og miljøområderne.

Samlet set finder vi derfor forslaget til Trafikplan for uambitiøst.

I det følgende kommenteres først overordnet passagerudvikling og trafikudbud, mens der efterfølgende er forslag til et ændret og forbedret trafikudbud og der slutes af med kommentarer om materiel, infrastruktur samt om S-banen og gods på banen.

### **Passagerudviklingen**

Det fremgår at væksten er standset. Fremover regnes med en lavere årlig vækst.

Dette burde medføre, at der i Trafikplanen tages fat på de problemer, der ligger til grund for den stagnerende og for de sidste år endog faldende trafik. Ikke mindst når trafikken som helhed er stigende i Danmark.

Der er mange årsager til nedgangen, hvoraf de fleste kan imødegås med en række tiltag. Enkelte af disse tiltag ligger udenfor Trafikplanens område, men burde alligevel adresseres, da de reelt skyldes en manglende sammenhængende trafikplan for al trafik i landet.

Det trafikmæssige hovedproblem er den stigende bilisme (såvel privatbilisme som godstransport) som en konsekvens af mange års ensidig udvikling af vejsystemet.

### Privatbilismen

Således vil den stigende bilisme være mulig at regulere, hvis der tages udgangspunkt i en samfundsmæssig beregning af hvilken måde trafikken som helhed bør udvikle sig på, hvor der tages hensyn til ikke kun økonomi, men også klima, miljø og arealmæssige forhold.

Her burde der ses på, hvor der er trængsel på vejene, og der således er et underlag for overflytning af trafikken til togene, hvis der udbydes et bedre produkt, primært i form af flere afgange, men også med hurtige rejsetider.

Et oplagt område er det østjyske byområde mellem Randers og Trekantområdet.

### Godstrafikken på vejene

En reel beregning af omkostningerne ved at have mange lastbiler på vejene med det enorme slid de forårsager, vil formentlig også kunne retfærdiggøre større investeringer i anlæg for banegods.

En overflytning af gods fra landeveje og motorvej vil også have stor betydning for trængslen på vejene.

### Fly og fjernbusser

Både de bedre forhold for indenrigsflyvningen og de mange nye fjernbusruter er med til at undergrave jernbanens vækst.

Fly er noget af det mest klimaskadelige indenfor transport, og en sammenhængende trafikplan for al trafik ville helt klart sige, at den bør begrænses mest muligt.

En naturlig mulighed for at begrænse flytrafikken vil være at indsætte nattog på den længste strækning, nemlig mellem Aalborg og København.

Fjernbusserne skummer fløden så at sige, ved kun at køre på tidspunkter og ruter, hvor der kan tjenes penge og underminerer derfor den sammenhæng der er indenfor den jernbanetrafik der udføres som offentlig service, og hvor der sikres en ordentlig trafikbetjening over hele døgnet alle dage.

Som en måde at regulere fjernbusserne, kunne der stilles krav om køreplansmæssig sammenhæng med jernbanetrafikken og et fælles takstsystem.

## Sporarbejder

En meget stor del af nedgangen i passagertallene skyldes bl.a. de mange sporarbejder med tilhørende store og langvarige sporspæringer og indsættelse af togbusser.

Hvor der tidligere kun var korte tidsrum med sporspæringer og derudover primært kørsel med færre tog, er det i dag almindeligt at spærre hele jernbanestrækninger i flere måneder.

Så i stedet for tidligere, hvor kunderne kom igen i løbet af få uger eller måneder regner DSB i dag med, at de fleste af de tabte kunder aldrig kommer igen.

Der må derfor, også i Trafikplanen, stilles krav om en helt anden måde at lave sporarbejder på. Uden store sporspæringer og togbusser, og med fortsat togkørsel.

## Beregnete nedgange i passagertallene i Vestjylland

I Trafikplanen er der for en lang række strækninger/delstrækninger regnet med et fald i passagertallene i de kommende år. Uden helt at forklare eller forholde sig til dette. Endsige komme med forslag til tiltag, der kan ændre på denne udvikling. Dette er en klar fejl. Analyser for passagertallene, usikkerheder og muligheder for at ændre nedgange til stigninger ved f.eks. hastighedsopgraderinger og lavere billetpriser mangler.

Der regnes primært med et fald i passagertallet i Vestjylland. Dette er ikke forklaret nærmere. Måske skyldes det et for lille trafikudbud?

På den skrå bane mellem Vejle og Struer ses først en prognosticeret vækst, men derefter et mindre passagertal. Skyldes det manglende direkte tog til København?

Tilsvarende udvikling ses på delstrækninger mellem Langå og Struer og på Svendborgbanen.

Her burde der være set på og henvist til erfaringerne fra privatbanerne. Her har der i en lang årrække været stigende passagertal i forbindelse med et udvidet trafikudbud. På Sjælland er der på privatbanerne normalt 1/2 timesdrift i alle dagtimer på hverdage. Dette kunne udbredes til resten af banenettet.

Også i forbindelse med den regionale overtagelse af trafikudbuddet i Nordjylland sættes frekvensen op, og der regnes med en stigning i passagertallet.

Trafikplanen bør opstille scenarier med en udvidet trafik på alle strækninger for at se på, hvorledes dette ville kunne forbedre passagertallet.

## Takster

Det forventes i Trafikplanen at øst-vest trafikken følger prisudviklingen generelt.

Derimod forventes de lokale rejser at udnytte "takstloftet" og således reelt stige mere end prisudviklingen. Der er i planen forudset en stigning på 10 % i reale priser fra 2017 til 2032.

Det må betyde, at takstloftet reelt er sat for højt og må derfor sættes ned. Højere priser medfører færre rejser med kollektiv trafik.

Ikke mindst når den private biltrafik samtidig bliver billigere.

Der bør gennemføres en analyse baseret på at realpriser for kollektiv transport følger omkostninger for øvrige transportmidler

### Rejseplanen

Der nævnes en ny rejseplan i Nordjylland, der som et pilotprojekt også omfatter andre transportmidler som bil og fly.

Pilotprojektet bør også medtage miljø- og klima for hver af valgmulighederne. Altså vise hvor miljørigtigt man kan rejse.

### Rejseregler

En anden væsentlig ting er, at trafikoperatørerne har fælles rejseregler. Hvis man fx som cyklist skal foretage en rejse med flere trafikmidler, så er de forskellige rejseregler udformet således, at én enkelt operatør kan gøre rejsen umulig. Især medtagning af cykler og/eller foldecykler er behandlet meget forskelligt i de forskellige rejseregler.

Der bør derfor være krav om ensartede rejseregler mellem de forskellige operatører.

### **Omfanget af trafikudbuddet**

I forordet står bl.a.:

*"I sammenhæng med den øvrige kollektive trafik binder jernbanen Danmark sammen og sikrer mobiliteten i hele landet – både i storbyerne hvor befolkningstæthed og trængslen forventes at stige, og i de tyndt befolkede områder, hvor sektoren i mange år allerede har arbejdet aktivt med udvikling af omkostningsbesparende initiativer, der samtidig opretholder et tilfredsstillende trafikudbud."*

Men der er ingen definition af "Et tilfredsstillende trafikudbud". Det burde være et af hovedformålene med planen.

Senere i trafikplanen står der dog følgende under "Hvad er det passende niveau for togbetjeningen?":

*"Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at det generelt ikke er samfundsøkonomisk rentabelt at reducere togdriften."*

*I nogle tilfælde kan det dog muligvis være rentabelt at reducere driften fx til 2-timers drift på strækninger i Vestjylland og i aftentimerne på Kystbanen (fra tog hvert 20. minut til tog hvert 30. minut) samt på strækningen Holbæk-Kalundborg (fra time- til totimersdrift). Om aftenen sidder der langt færre passagerer i togene og trængslen på vejene er begrænset. Det er dog ikke muligt at skære yderafgangene væk, da folk skal have mulighed for både at komme ud og hjem.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan kun opføre besparelsen til mindre end 0,5% af det samlede driftstilskud til jernbanen i Danmark. Samtidig forringes driften så betydeligt, at det vil være en bedre idé helt at nedlægge banen og køre busser i stedet."*

Det er en helt forkert planlægningstilgang at tale om at skære ned i trafikudbuddet, når der samtidig regnes med færre passagerer. Tværtimod bør der sættes på et bedre trafikudbud, der kan tiltrække flere passagerer.

Der opereres således stadig for de fleste strækninger kun med en grundbetjening på et tog i timen, og på visse strækninger og kun i myldretiderne ½ timedrift. Flere steder er det en kombination mellem langsomme og hurtige tog der giver en begrænset ½ timedrift.

Med de positive erfaringer fra de regionale baners opgraderinger til fast ½-timedrift i dagtimerne må dette princip udvides til samtlige strækninger på den statslige jernbane. Både på Sjælland/Falster og på Fyn og i Jylland.

På de "tynde" strækninger i Vestjylland kan man så starte med ½ timesdrift i myldretiderne fra 2022.

En mere ensartet drift med ½ timesdrift i dagtimerne vil kræve nogle større, men helt nødvendige justeringer af planens forslag til betjeningen. Og formentlig også enkelte infrastrukturtilpasninger i form af flere krydsningsstationer.

Et tog hver anden time som foreslået i Trafikplanen for nogle delstrækninger gør at toget ingen betydning får som transportmiddel (og kan reelt lige så godt helt nedlægges).

At Trafikplanen henviser til at der i de tynde timer ikke er trængsel på vejene har intet at gøre med hvordan togtrafikken skal være og bør derfor slettes. Man kan ikke henvise folk uden bil til at tage en bil i stedet.

#### Planlægningen af jernbanetrafikken i udlandet

Måske skulle man i større udstrækning også se på hvad der sker i udlandet, f.eks. i Holland, hvor man ikke er bange for at udvide trafikudbuddet:

<http://www.railjournal.com/index.php/main-line/ns-to-introduce-more-hi>

<http://www.railjournal.com/index.php/main-line/five-minute-interval-se>



Her planlægger man med meget høj frekvens på såvel IC-tog som regionaltog på hovedstrækningerne.

Men der udbygger man, som i flere andre lande, så også til 4 spor på de fleste større strækninger. Eller bygger nye parallelle højhastighedsstrækninger. Noget der i Trafikplanen alene regnes med for den nye Ringstedbane og en ny bane over Vestfyn.

Men der er flere steder, hvor kapaciteten er trængende på det danske banenet, hvis man vil give en ordentlig trafikbetjening.

#### Udvidet trafikudbud skal med i udbud af togtrafik

Et udvidet trafikudbud i Midt- og Vestjylland bør indgå i det udbud, der skal ske for den kommende periode jf. senere om dette område.

#### Kystbanen

Her er trafikplanens forslag om 1/2 timesdrift en væsentlig reducere i forhold til i dag og til de sammenlignelige S-banestrækninger. På S-banen vurderes der med automatisk drift endog at køre flere afgang.

Vi anbefaler derfor at forslaget opgives. 20 min drift bør være "normen" på banerne fra København til Købstadsringen, og bør derfor også gælde for Kystbanen.

I stedet for at sammenbinde f.eks. Lille Syd med Nivå-systemet, kan man sammenbinde 3 systemer med 1/2 timesdrift fra vest til et 10 min system på Kystbanen, der så når 1/2 times systemerne fra vest overgår til timedrift bliver til et 20 min system. Se eksempel på en sådan sammenbinding i appendikset.

Såfremt det fastholdes af overgå til 1/2 times systemtog på Kystbanen bør der om aftenen og i weekenderne køres med to systemer, et stoptog til Nivå og et hurtigt system til Helsingør.

#### Sjælland og Falster

Mulighederne for samkørsel med regionens Lokaltog bør indgå i Trafikplanen på grundlag af Region Sjællands visioner for banetrafikken.

Det gælder såvel for videreførsel af Lollandsbanens tog mod København som for videreførsel af Odsherredbanens tog mod København. Det sidste evt. ved sammenkobling af disse tog med det hurtige togsystem fra Kalundborg.

Disse tiltag kræver formentlig anskaffelse af nye duo tog til Lokaltog, der kan udnytte elektrificeringen af statens banestrækninger.

#### **Cykelmedtagning**

Kombinationen af cykler og tog har gennem mange år vist sig som en stor succes. Det er nok en af de måder, hvormed man kan flytte mest biltrafik til den kollektive trafik,

da det forener den individuelle trafik direkte til og fra udgangspunkt og bestemmelsessted med den kollektive trafiks effektivitet og kapacitet.

Cykelmedtagning (ikke mindst hvis den er gratis) har samtidig vist sig at give en stor passagervækst på S-banen samt i lokaltogene i Nordsjælland. Dette vil formentlig gælde i hele landet. Betalt cykelmedtagning har ikke samme positive effekt på passagertallet.

Der er mindst to stærke eksempler på, hvordan nem og barriefri cykelmedtagning har medvirket til en forøgelse af passagertallet i togene.

I S-togene i hovedstadsområdet har cykler været gratis at medtage i flere år, og antallet af transporterede cykler – og passagerer – er stigende år for år. I dag transporteres der ca. 10 mio. cykler med S-togene om året.

For lokaltogene i Nordsjælland har den gratis cykelmedtagning medført en stigning i passagerindtægterne på 7-8 %.

Et andet eksempel er Nordjysk Trafikselvskab, der for et par år siden indførte gratis cykelmedtagning for rejsende på rejsekort og pendlerkort. I samme ombæring øgede de kapaciteten ved at fjerne nogle sæder. Det har været en god succes. Kunderne er glade, og i de typisk stille sommermåneder har de nu en langt bedre udnyttelse af kapaciteten pga. cykelturister.

Der er i dag i fjern- og regionaltoget og forventeligt også i de nye tog som DSB indkøber alt for lidt plads til cykler. Cykelmedtagning her vil helt sikkert medføre flere kunder, og burde derfor være et centralt emne i Trafikplanen. Der bør derfor være krav om rigeligt med plads til cykelmedtagning i alle ny togtyper.

### **Til og fra toget**

Det skal være nemt at komme til og fra toget. Det stiller krav ikke kun til stationernes udformning, men også om parkeringsforhold og tilkørselsveje og stier til stationerne.

Mange steder nedlægges pendlerparkering for biler fordi arealerne omkring stationerne skal byudvikles. Det bør fremgå at Trafikplanen, at der skal sikres nødvendig pendlerparkering tæt ved stationen.

Og ikke mindst er det vigtigt, at der er tryk, sikker og tilstrækkelige cykelparkering ved stationerne, gerne overdækket og med mulighed for aflåste pladser. Og hertil gode og trygge ankomstveje til stationen for cyklister.

Stationerne skal i øvrigt have gode ventefaciliteter med lukkede og opvarmede venterum samt toiletter.

Det skal være muligt at købe billetter på alle stationer, med alle typer af betalingsmidler.

Endvidere skal der på alle stationer være god trafikinformation, herunder køreplaner.

## Internationale tog

De internationale forbindelser er som udgangspunkt ikke behandlet i planen. Det står dog følgende om trafikken via Femern:

*“Trafikken over Femern Bælt vil ligge stille i en periode, hvor der bygges. Kørsel over den faste forbindelse er ikke endeligt afklaret.*

*Trafikken til Tyskland fra Jylland forventes at fortsætte med det nuværende kørselsomfang, muligvis lidt stigende trafik imellem Padborg og Flensborg frem til den faste forbindelse over Femern Bælt åbner.”*

Og senere:

*“Tog mellem København og Hamborg må i 2022 køre via Odense og Padborg. Omlægningen er en følge af infrastrukturarbejderne i forbindelse med Femern og tilstødende landanlæg. I denne overgangsperiode indpasses togene i trafikken på den mest praktiske måde.”*

I overgangsperioden 2022 – 2032 bør det præciseres at såvel antal siddepladser og køretider mindst skal bevares i forhold til i dag. Jf. også senere.

Endvidere om planerne fra 2032:

*“København-Hamburg via Femernforbindelsen betjenes omkring en gang i timen, nogen timer med regionaltoget andre timer med fjerntog. Det forventes, at noget af trafikken kan køre som fri trafik på kommercielle vilkår.*

*Tysklandsforbindelsen til Aarhus kan forbedres, f.eks. ved at hver andet tog i Sønderjylland (Padborg-toget) kører til Aarhus, og at der sikres skifteforbindelser i Kolding, for rejsende mod Odense og København.”*

Der planlægges således ikke længere med et direkte tog fra København til Padborg, men at man skal skifte i Kolding. Til gengæld kommer der igen direkte tog mellem Padborg og Aarhus.

Det vil dog stadig være fornuftigt med direkte tog også mellem København og Flensburg.

### Trafikken via Femern

Trafikken efter den faste forbindelse bør indgå som en del af Trafikplanen som en del af den indenlandske fjerntrafik, således som den også gør i dag. Altså som princip tog hver anden time mellem København og Hamburg.

Hertil kan der så evt. også køres tog i “fri trafik”, men denne trafik bør køreplans- og taksmæssigt være integreret i den indenlandske trafik.

Der står intet om hvilket materiel der skal anvendes til denne trafik. Her burde DSBs option på el-lokomotiver til kørsel i både Danmark og Tyskland samt DSBs arbejde med at anskaffe dertil hørende vogne nævnes.

Den nuværende brug af IC3 tog kan næppe fortsættes mange år endnu, og de togsæt der anvendes, er der brug for til opformering af togene i den indenlandske trafik indtil de nye el-togsæt efterhånden tager over.

Der skal under alle omstændigheder anskaffes materiel, der kan bruges i trafikken til og fra Tyskland fremover, såvel via Femern som via landegrænsen i Padborg.

### Kørslen over landegrænsen

Denne kørsel er stort set ikke beskrevet. Med DSBs kommende indkøb af nye eltogsæt der kun kan køre i Danmark, må der fremover skiftes tog i Padborg hvis der ikke anskaffes andet materiel. Den nuværende kørsel med det begrænsede antal IC3 tog med tysk sikkerhedsudrustning er ikke fremtidsholdbar.

I regeringens udspil fra 2017 om den fremtidige organisering af togtrafikken i Danmark (den med de mange forslag om udbud) er problemet dog nærmere omtalt. Her opstilles bl.a. idéer om at udlicitere kørslen til tyskerne helt op til Tinglev. Men der åbnes også for tysk kørsel helt til Fredericia. Dette fremgår ikke af Trafikplanen.

En fornuftig trafikbetjening må omfatte direkte internationale tog mellem Aalborg/Aarhus og Hamburg hver anden time som på Sjælland. Evt. hver anden gang til Flensborg med korrespondance videre mod Hamburg.

Forbindelsen kan evt. etableres ved deling af et fjerntog fra Aalborg/Aarhus i Fredericia.

Hertil direkte regionaltog mellem Flensburg og Randers i dagtimerne.

Samtidig bør togene København - Hamborg over Padborg ind til Femernforbindelse er klar en gang i døgnet kombineres med nattog som beskrevet nedenfor.

### Kørsel over Øresund

Ud over Øresundstogene bør der også opereres med flere internationale tog mellem København og Stockholm samt Göteborg og Oslo. Herunder forlængelse af nattoget til Stockholm, så det afgang fra København. Samt indførelse af nattog mellem København og Oslo.

### Nattog til det sydlige udland

Nattog til det sydlige udland skal genindføres. Togene der køres mellem København og Hamborg ind til Femernforbindelsen er færdig, kan på en aftenafgang kombineres med nattog, hvor en international nattogsoperatør bringer nattogsvogne videre fra Hamborg til f.eks. Amsterdam og Basel. Tilsvarende køres nattogsvogne den modsatte vej med en morgenafgang fra Hamborg. Vi henviser til vores forslag herom, der kan ses her:

<http://www.baeredygtigtrafik.dk/nyheder/284-forslag-til-bedre-togbetjening-mellem-danmark-og-tyskland>

Som det fremgår, er nattoget tænkt som en del af et særskilt togsystem mellem København og Hamburg hver anden time med el-lokomotiver og vogne, som udgør forbindelsen mellem København og Hamburg i perioden hvor Femern er spærret og indtil den faste forbindelse åbner.

For at realisere dette skal optionen for ekstra ellokomotiver udnyttes, de ekstra ellokomotiver skal udstyres med tysk sikkerhedsudrustning og der skal købes eller lejes tilhørende vogne med IC-komfort.

## **Forslag til trafikudbud**

Der er i forslaget til Trafikplanen opstillet forskellige trafikudbud for 5-årige perioder ud fra hvilke infrastruktur- og materielmæssige forudsætninger der er for trafikafviklingen.

Mange af de forbedringer, der i forslaget til Trafikplanen, kan sagtens indføres tidligere end 2027 og 2032, hvorfor denne opdeling bør gøres mere åben, og således de trafikale ændringer sker så hurtigt som muligt.

Vores forslag for 2022 går derfor primært på trafikken i Midt- og Vestjylland, som derfor også foreslås lagt til grund for det udbud, der skal ske af denne trafik.

### **Planer for 2022**

#### Midt- og Vestjylland

De viste trafikudbud i Vestjylland er alt for ringe. Der bør indføres fast timedrift i hele driftsdøgnet med supplerende ½ times tog i dagtimerne, evt. til en start alene i myldretiderne.

Dette burde ud fra erfaringerne fra lokalbanerne og Nordjylland medføre en vækst i passagertallet.

Det foreslås også at togene fra Aarhus til Skjern fortsættes til Ringkøbing. Og at Lemvigbanen videreføres fra Vemb til Holstebro. Begge dele i dagtimerne, evt. til en start i myldretiderne.

Som udgangspunkt bør der være ½ time drift på alle stationer, men hurtige tog, der springer enkelte meget små stationer over kan være en mulighed, såfremt dette giver en mere sammenhængende køreplan i øvrigt.

Endvidere bør de direkte IC-tog mellem København og Struer via Viborg og København og Thisted via Herning fastholdes hver fjerde time.

Trafikudbuddet bør se således ud (se linjediagram i appendiks):

#### Aarhus – Viborg - Struer

- Regionaltog hver time suppleret til ½ timesdrift i dagtimerne hele vejen til Struer. (Indtil 2027 evt. kun ½ timesdrift mellem Skive og Struer i myldretiden).
- IC-tog hver fjerde time fra København.

#### Aarhus – Herning – Ringkøbing/Struer

- Regionaltog hver time Aarhus – Skjern, der i dagtimerne forlænges til Ringkøbing.
- Hurtige regionaltog hver time i dagtimerne Aarhus – Struer.

#### Fredericia – Vejle – Herning – Struer

- Regionaltog hver time suppleret til ½ timesdrift i dagtimerne mellem Fredericia og Herning. (Indtil 2027 evt. kun ½ timesdrift i myldretiden).
- IC-tog hver fjerde time fra København videre til Thisted.

Der er formentlig behov for udbygning af strækningen mellem Vejle og Herning for at klare denne trafik. En udbygning her vil under alle omstændigheder blive nødvendig når der anlægges en ny bane til Billund. Banen til Billund tænkes til sin tid betjent hver halve time ved deling af togene fra Fredericia mod Herning.

#### Esbjerg – Skjern – Struer/Herning

- Regionaltog hver time Esbjerg – Struer suppleret til ½ timesdrift i dagtimerne Esbjerg – Skjern - Herning. (Indtil 2027 forlænges ½ timetogene fra Skjern til Herning evt. kun i myldretiderne.)

#### Holstebro - Struer – Thisted

- Thybanens tog forlænges fast fra Struer til Holstebro. Regionaltog hver time suppleret til ½ timesdrift i dagtimerne. (Indtil 2027 ½ timesdrift evt. alene i myldretiderne).

#### Samkørsel med Lemvigbanen

- Lemvigbanens tog (som forudsættes at køre i ½ timesdrift) videreføres hver time fra Vemb til såvel Holstebro som Skjern, således at der på disse strækninger bliver ½ timesdrift.

#### Udbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland

Dette trafikomfang bør være udgangspunkt for det udbud af trafikken i Midt- og Vestjylland mv. som sættes i gang i år.

## Planer for 2027 og 2032

Her er der regnet med en ny bane over Vestfyn samt el-drift til Aalborg.

Det betyder så i forslaget til Trafikplan at der ikke længere regnes med at der kan køres fjerntog på de ikke elektrificerede strækninger Aalborg – Frederikshavn og Vejle – Struer.

Så længe der stadig anvendes såvel IC3 tog som ER-tog, bør der anvendes tog sammenkoblet af disse enheder, så der fortsat kan deles hvor el-driften hører op.

Der bør i Trafikplanen stå hvilke konsekvenser for passagerudviklingen en evt. fjernelsen af de direkte fjerntog betyder.

Og hvilke muligheder, der er for anskaffelse af nye togtyper, der både kan køre på egentlige elektrificerede strækninger og videre på andre strækninger ved brug af enten batterier eller anden særskilt motorkraft (duo-tog).

Det bør også vurderes hvad hastighedsopgraderinger på de Midt-og Vestjyske baner til 160 km/timen, som tidligere har været besluttet, vil betyde for både togdriften og forventet passagertal.

### Fjerntrafikken

Fjerntrafikken bør bygges op omkring Lyntog på den lange hovedforbindelse mellem København og Nordjylland og IC-tog på de øvrige hovedforbindelser til Esbjerg og Sønderborg/Flensburg.

Der skal fortsat være direkte forbindelser fra København til Frederikshavn, Struer via Viborg og Thisted via Herning.

Trafikudbuddet bør se således ud (se linjediagram i appendiks):

- Hurtigt Lyntog hver time København – Odense - Aarhus - Aalborg Lufthavn.
- Lyntog hver time København – Odense – Aarhus -Aalborg Lufthavn. Hver fjerde time videre til Frederikshavn i stedet for Aalborg Lufthavn. For at sikre en rimelig frekvens mellem Middelfart og Fredericia foreslås lyntoget også at standse i Middelfart.
- IC tog hver time København – Roskilde - Odense - Aarhus. Hver fjerde time videre til Thisted via Herning samt til Struer via Viborg).
- IC tog hver time København – Køge Nord – Odense - Esbjerg/Tinglev. Hver anden time videre til Sønderborg hhv. Flensburg).

## Sjælland

Betjeningen af de "små" stationer Borup og Viby er i forslaget til Trafikplanen foreslået overtaget af IC-tog en gang i timen suppleret med regionaltog i dagtimerne. Det er på ingen måde hensigtsmæssigt at gøre IC togene endnu langsommere med flere stop.

Der bør i stedet indsættes et egentligt regionaltogssystem i ½ timesdrift, det betjener de mindre stationer, således at fjerntrafikken fortsat giver korte rejsetider ved udelukkende at betjene de større stationer.

Der bør generelt være ½ timesdrift på alle togsystemer. Altså også med det hurtige system til Kalundborg og såvel det langsomme som det hurtige system til Nykøbing Falster.

Det vil også sikre korrespondancer med de lokale banestrækninger, hvor man allerede kører i ½ timesdrift.

Trafikudbuddet bør se således ud (se linjediagram i appendiks):

### Nordvestbanen

- Stoptog hver halve time København – Holbæk.
- Hurtige regionaltog hver halve time København – Kalundborg.

De hurtige regionaltog kan i myldretiderne evt. kobles sammen med tog fra Odsherredsbanen, der således får direkte tog til København.

Hertil kan togene fra Tølløsebanen i myldretiderne videreføres til Holbæk og evt. Roskilde.

### Vestbanen

- Stoptog hver halve time København – Odense via Roskilde.
- Stoptog hvert 20 minut Roskilde – Københavns Lufthavn via Ny Ellebjerg (Ring Syd). Der bør være en rimelig frekvens på denne rute, hvorfor ½ times drift ikke er tilstrækkeligt. Som for øvrige strækninger i det storkøbenhavnske område må 20 min. drift være minimum. I myldretiderne forlænges 2 tog til Slagelse og 1 tog til Holbæk for at sikre en tilstrækkelig frekvens for mellemstationerne her.

### Sydbanen

- Stoptog hver halve time København – Nykøbing Falster via Roskilde.
- Hurtige regionaltog hver halve time København – Nykøbing Falster via Køge Nord.

I myldretiderne kan tog fra Lollandsbanen skiftevis kobles på et stoptog og et hurtigt regionaltog.



## Fyn

På Vestfyn foreslår Trafikplanen regionaltogene kørt med ren timedrift.

Dette er ikke tilstrækkeligt til en ordentlig service og bør udvides til ½ timesdrift i dagtimerne, som minimum i myldretiderne.

Et regionaltog tog i timen foreslås kørt helt til Esbjerg, således at der kan indføres ½ timesdrift dertil jf. også senere.

## Nordjylland

Det foreslås i Trafikplanen at betjeningen i Nordjylland ændres i forhold til den aftale, der er indgået med regionen om deres indkøb af togtrafikken her med lokaltog (Nordjyske Jernbaner).

En betjening som foreslået med to systemer, Hirtshals/Skagen-Aalborg hhv. Aalborg Lufthavn-Hobro kan synes fornuftigt, da de giver en højere frekvens mellem Lindholm og Aalborg, men det må så forudsættes at det sidstnævnte køres med elektriske togsæt.

Imidlertid er den netop indførte trafikering med planlagt gennemkørende tog mellem Skagen/Hirtshals og Skørping (Hobro) en fordel for den interne pendling i Nordjylland. Som alternativ til en opdeling af dette system kan tænkes en særskilt lufthavnslinje der fortsætter ud af havnebanen mod Aalborg Østhavn med betjening af bysamfundene dér.

Samtidig foreslås at der kun kører et fjerntog i timen (lyntoget) til Aalborg, mens det andet (IC-toget) erstattes af et regionaltog mellem Aarhus og Aalborg Lufthavn. Den direkte forbindelse helt til Frederikshavn udgår, da der ikke er el-drift.

Der bør fastholdes to fjerntog til Aalborg. Planen nævner at regionaltog er billigere i drift, men med de nuværende planer vil DSB alene anskaffe én type tog til både fjern- og regionaltog. Det giver ingen mening at skulle skifte tog i Aarhus til et tog af samme type, når det – som i dag – kan ske ved at et enkelt togsæt fortsætter helt til Aalborg.

To fjerntog er også forudsat i Timemodellen i Togfonden.

Fjerntogene bør køre helt til lufthavnen og hver fjerde time helt Frederikshavn.

Endelig bør der bl.a. for at mindske den miljøskadelige flyvning indsættes egentlige nattog med sove- og liggevogne mellem Aalborg og København. Med den korte køretid skal der åbnes for adgang til togene nogle timer før afgang og efter ankomst.

## Østjylland

Pendlertrafikken i Østjylland i bykorridoren mellem Randers og Trekantområdet kan sammenlignes med pendlertrafikken på Sjælland, og togtrafikken bør derfor udvides kraftigt, således at der kan udbydes et effektivt og kapacitetsstærkt alternativ til biltrafikken.

Trafikudbuddet i Østjylland bør således, at der i dagtimerne køres med minimum kvarters drift, og det derfor kan opfattes som en slags S-bane. Evt. allerede fra 2022.

Med ½ timesdrift for de hurtige IC-tog og tilsvarende ½ time drift for regionaltog opnås en tilnærmet kvarters drift for de større stationer.

Der er dog behov for en højere frekvens, ikke mindst for at aflaste motorvej E45.

Der bør derfor også indføres en supplerende myldretidsbetjening med regionaltog mellem Randers og Kolding med ½ time drift.

Trafikudbuddet bør se således ud (se linjediagram i appendiks):

- Lyn-/IC tog i ½ timesdrift hele driftstiden alle dage mellem Aalborg/Aarhus og Fredericia (København). Hver fjerde time deles et lyntog i Fredericia meden del til Hamburg.
- Regionaltog i ½ timesdrift mellem Randers og Kolding. Fra Kolding videreføres togene til Esbjerg (hele dagen) hhv. Flensburg (dagtimerne).
- Myldretidsregionaltog i ½ timesdrift mellem Randers og Kolding (med korrespondance til tog fra Fyn mod Esbjerg hhv. Sønderborg/Flensburg).
- Herudover forbindelserne fra Østjylland til Midt- og Vestjylland med regionaltog i ½ timesdrift mellem Aarhus og Langå (Struer) hhv. Skanderborg (Herning og videre mod Ringkøbing hhv. Struer), samt regionaltog i ½ timesdrift mellem Fredericia og Vejle (Herning – Struer).

## Syd- og Sønderjylland

Det foreslås i Trafikplanen at IC-togene til Esbjerg og Sønderborg/Padborg kører sammen uden om Fredericia og med deling i Kolding. Dette giver hurtigere tog både her og for togene mellem København og Aarhus, der ikke skal holde så lang tid i Fredericia.

Som udgangspunkt en god idé. Disse tog skal også videreføres fra København H til lufthavnen. Dette synes fornuftigt.

De direkte tog mellem Aarhus og Padborg/Flensburg planlægges dog samtidig at forsvinde. For at få gode forbindelser op gennem Jylland foreslår Trafikplanen regionaltogene fra Aarhus til Fredericia forlænget til Kolding med korrespondance derfra mod syd.

Dette foreslås ændret (allerede fra 2022), således at regionaltogene i dagtimerne fra Randers forlænges Flensburg jf. ovenfor.

Hermed opnås der på strækningen mellem Kolding og Tinglev ½ timesdrift.

En tilsvarende ½ timesdrift med regionaltog til Esbjerg kan opnås ved at et regionaltog i dagtimerne fra Odense forlænges til Esbjerg.

Trafikudbuddet bør se således ud (se linjediagram i appendiks):

- IC tog hver time (fra København) til Esbjerg/Sønderborg/Flensburg med delinger i Kolding hhv. Tinglev.
- Regionaltog hver time mellem (Randers) Fredericia og Esbjerg
- Regionaltog hver time i dagtimerne mellem (Randers) Fredericia og Flensburg.
- Regionaltog hver time i dagtimerne mellem (Odense) Middelfart og Esbjerg.
- Regionaltog hver time i dagtimerne mellem Tinglev og Sønderborg.
- Regionaltog hver time i dagtimerne mellem Tinglev og Flensburg
- Lyntog hver fjerde time mellem (Aalborg) Fredericia og Hamburg.

### Esbjerg – Niebüll

Her foreslås ½ timesdriften på Esbjerg Nærbane forlænget til Tønder/Niebüll i dagtimerne/myldretiderne.

### **Øvrige trafikale forhold**

#### Kapaciteten på Hovedbanegården

*”Analysen viser, at det bliver nødvendigt at udvide kapaciteten i fremtiden, hvis der skal køre mere trafik end den planlagte med København-Ringstedbanen. Den samfundsøkonomisk mest rentable løsning er at lade nogle af togene køre over Ny Ellebjerg, udenom København H.”*

Der er derfor i forslaget til Trafikplanen også flere tog, der i stedet for København H får endestation i Kastrup.

Det er fint med flere direkte tog til Kastrup via Ny Ellebjerg, men der bør også ske en udbygning af Hovedbanegården, så der kan komme flere tog dertil.

En udbygning kan evt. ske ved forlængelse af to af perronerne, således at sporene ved disse ved hjælp af transversaler mellem sporene kan benyttes af to tog i forlængelse af hinanden samtidig som det kendes fra mange større stationer i udlandet.

## Togbetjeningen af Nørreport

Der står følgende i forslaget til trafikplanen:

*”Efter åbningen af Metrocityringen er det desuden muligt at øge kapaciteten ved at undlade stop af fjern- og regionaltog på Nørreport. Med Metrocityringen vil færre passagerer benytte Nørreport og dermed vil færre få en ulempe ved at togene ikke standser. Derudover vil gennemkørende passagerer mellem København H og Østerport få en tidsgevinst”*

Det lyder på ingen måde som en god idé, da der fortsat vil være mange passagerer fra vest til Nørreport stations næropland mv.

Nørreport station vil også i fremtiden være endestation for en lang række af de vigtigste buslinjer i København, bl.a. med forbindelse til Rigshospitalet, som metroen ikke betjener.

Alle tog bør derfor fortsat standse på Nørreport station.

## **Materiel**

### Fjerntogene

På de lange strækninger er det vigtigt, at komforten er i top. Der er stor forskel på kortere regionale pendlerrejser og egentlige fjerntrafik på flere timer.

For rejser på mere end 1 time skal komforten derfor være mindst på højde med den der er i dag i IC3 togene. Herunder ikke mindst siddepladskomforten og benpladsen i fjerntogene. I fjerntogene er det også vigtigt, at klimanlæg mv. fungerer upåklageligt.

Der er også et stort behov for at kunne købe mad og drikke i fjerntogene.

### Regional- og lokaltog

Til evt. lokaltog mellem Aarhus og Aalborg Lufthavn samt på Vestfyn (og evt. Svendborgbanen) bør der anskaffes mindre el-togsæt. Evt. kan tænkes duo-tog, der både kører på el (køreledning) og batteri/diesel.

### Plads til cykelmedtagning

Flexrum bør være meget større end i de nuværende tog, primært af hensyn til en udvidet mulighed for gratis cykelmedtagning.

Det må derfor fremgå af planen, at nye tog skal have rigeligt med plads til cykelmedtagning. Det gælder såvel for fjerntog som regionaltog og S-tog.

Plads til cykelmedtagning er efterhånden normen for nye tog i Europa, herunder også de nyeste ICE-tog i Tyskland: <https://ecf.com/news-and-events/news/db's-new-ice-4-high-speed-trains-include-bicycle-spaces>

Også i regionaltrafikken omkring Berlin i delstaten Brandenburg er der anskaffet dobbeltdækkervogne, hvor hele og halve vogndele i den nederste del er indrettet til cykelmedtagning. <http://www.vbb.de/de/article/startseite/rad-im-regio/rir-fahrrad-markierung-aussen/359794.html>

### Lokomotiver og vogne til udlandstrafikken

Det bør indkøbes lokomotiver og anskaffes vogne, der kan køre København - Hamborg, også via Padborg, til erstatning af nuværende IC3 tog og de udfasede ICE tog, samt til den foreslåede udvidelse af driften.

## **Infrastruktur**

Der er flere steder med lav kapacitet på banenettet. Det bør derfor udbygges, så der kan afvikles den nødvendige trafik samtidig med, at den afvikles fleksibelt og til tiden.

På hovedstrækningerne burde der reelt være 4 spor eller to parallelle dobbeltsporede baner. I Trafikplanen er der alene regnet med den nye bane mellem København og Ringsted og en ny bane over Vestfyn.

Der vil imidlertid hurtigt opstå kapacitetsmangel hvis ikke de i Togfondens etape 2 planlagte nye strækninger over Vejle Fjord hhv. mellem Horsens og Aarhus anlægges.

Som evt. alternativ til disse udbygninger, må de eksisterende banestrækninger mellem Fredericia og Vejle hhv. mellem Skanderborg og Aarhus udbygges til 4 spor. I første omgang evt. med lange overhalingsspor og et 3. spor på delstrækninger.

Også andre steder er der brug for udbygninger af infrastrukturen for at sikre tilstrækkelig kapacitet.

For at sikre en fornuftig trafikafvikling og en sammenhængende køreplan bør der snarest anlægges dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord

Der mangler også dobbeltspor mellem Padborg og Tinglev. Det skal etableres for at give mere fleksible muligheder for at køre flere tog her, hvor godstrafikken fylder meget.

Ligeledes må der etableres dobbeltspor mellem Odense og Hjallese for at undgå en udtynding af driften.

Endelig bør de tidligere besluttede hastighedsopgraderinger i bl.a. Midt-og Vestjylland medtages. Disse hastighedsopgraderinger kan være med til at sikre, at det er muligt at udvide trafikomfanget på disse baner.

## **Konsekvenser af Signalprogrammets forsinkelse**

Mange af de planlagte infrastrukturprojekter, herunder ikke mindst elektrificering og hastighedsopgraderinger har hidtil været forudsat at afvente udrulningen af det nye signalprogram.

Med signalprogrammets forsinkelse betyder dette umiddelbart, at alle disse projekter også forsinkes. Det vil kunne medføre, at en lang række af de planer og forbedringer som er indeholdt i Trafikplanen først kan realiseres om mange år.

Som konsekvens af forsinkelsen er der allerede udmeldt nogle enkelte omprioriteringer, hvor f.eks. elektrificering af dele af Sydbanen og Nordvestbanen vil blive udført forud for signalprogrammet.

Dette er dog langt fra nok.

Der bør derfor indføres en ny prioritering, hvor signalprogrammet underlægges de øvrige projekter, således at såvel elektrificeringer og hastighedsopgraderinger og andre væsentlige infrastrukturudbygninger har førsteprioritet, og signalprojektet så må tilpasse sig disse projekter. Uanset at det så betyder at der går længere tid, før det nye signalsystem er fuldt udrullet.

Om muligt bør f.eks. hastighedsopgraderinger koordineres med signalprojektet og udføres samtidigt.

Det væsentlige er, at jernbanen udbygges hurtigt, så den kan levere den kapacitet der er nødvendig for at sikre at flere benytter den kollektive trafik.

## **S-banen**

Med det nye signalsystem på S-banen er det muligt at forøge antallet af tog på den centrale strækning fra 30 til 39 afgang i timen pr. retning. Dog er det i rapporten om automatiske S-tog anbefalet, at der kun køres med op til 36 tog i timen.

36 tog i timen svarer til den nuværende meget hensigtsmæssige opbygning af trafikbuddet udvidet med 10 min drift på den hurtige linje H til Frederikssund og 10 min drift på linje Bx mellem Høje Taastrup og Farum.

En sådan udvidelse bør være det, der medtages i Trafikplanen.

Dog således at der bytte om på linjerne Bx og H på den nordlige del af nettet.

Linje Bx ændres til linje B og kører i alle dagtimerne på hverdage, således at der bliver ren 5 min drift mellem Høje Taastrup og Hellerup, hvortil linje forlænges for at sikre en høj frekvens hel vejen gennem de centrale bydele. Dette kræver en udbygning af vendemulighederne i Hellerup.

Linje H forlænges i dagtimerne som en hurtig linje til Farum i 10 min drift.

Hertil kan der i myldretiderne, evt. også i dagtimerne, ske en forlængelse af stoplinjerne ud til Købstadsringen, således linje A til Solrød Strand med 10 min drift og linje B til Hillerød, også med 10 min drift.

### Bevar hurtige linjer

Det er under alle omstændigheder vigtigere at fastholde de hurtige linjer end at sætse på en højere frekvens overalt. Med de hurtige linjer vil de store stationer på alle banegrene stadig have en høj frekvens, der kan minde om 5 min drift.

De hurtige tog til Køge, Frederikssund og Hillerød bør igen indsættes i weekendernes dagtimer med 10 min drift.

Kundeanalyser peger på, at passagererne fra de yderste stationer foretrækker hurtige tog frem for højere frekvens (forstået som højere end 10 min drift). Dette er da også anbefalingen i rapporten om automatiske tog, hvor det foreslås at fastholde de hurtige tog i myldretiderne. Men det bør gælde for alle dagtimerne.

Flere stationer, der også betjenes med regionaltog, vil fortsat have hurtige forbindelser, det gælder Køge, Ølby, Køge Nord, Ny Ellebjerg, Høje Taastrup, Glostrup (når den er udbygget), Valby, Klampenborg og Hellerup. Der er ingen grund til at S-banens store stationer og ydre linjer ikke også skal have hurtige tog.

### Bedre fordeling af passagerer mellem linjerne

En mulighed for at sikre en bedre fordeling af kunderne i togene vil være at lade de hurtige tog køre 4 min før stoptogene fra byen i stedet for som i dag umiddelbart før. Dette vil så også give kortere skiftetider mellem stoptogene og de hurtige tog ved endestationerne for stoptogene. Og samtidig mulighed for ensartede minuttal på yderstrækningerne i de tidsrum, hvor de hurtige tog ikke kører. Og dermed også bedre mulighed for gode korrespondancer til lokaltog og busser, der kan fastholde deres faste minuttal.

### Infrastrukturforbedringer

Der mangler omtale af muligheden for at udbygge S-banen med en ny tunnelstrækning gennem København, der vil give mulighed for en fordobling af antallet af linjer i forbindelse med udbygninger af enkelte strækninger med overhalingsspor. Således om det fremgår af rapporten fra DSB med muligheder for udbygninger:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Tr%C3%A6ngselskommissionen/Henvendelser/Niels%20Wellendorf/Bilag%201%20S-togs%20katalog%20for%20bedre%20infrastruktur%20februar%202009.pdf>

En første udbygning bør være overhalingssporene på Nordbanen mellem Hellerup og Holte. Disse kan så udnyttes til at forlænge linje H i dagtimerne som et hurtigtog til Hillerød, således at der bliver 5 min drift med hurtige tog på Nordbanen.

For at afhjælpe trafikforstyrrelser er det også nødvendigt på S-banen med meget høj frekvens, at der er rigeligt med muligheder for at togene kan skifte spor eller vende. Det kræver etablering af flere nødtransversaler.

### S-tog til Roskilde

S-tog til Roskilde vil være en god måde at sikre en højfrekvent betjening af mellemstationerne Trekroner og Hedehusene, således at der her som i det øvrige Hovedstadsområde kommer en grundfrekvens på 20 min, suppleret til 10 min drift i dagtimerne.

Vi vurderer dog at en betjening med regionaltogene fra vest til København suppleret med regionaltogssystemet Ring Syd tilgodeser betjeningen såfremt der standses med et tilstrækkeligt antal tog.

## **Godstrafik**

Der er brug for at overføre så meget godstrafik som muligt fra vejene, hvor lastbilerne, ikke mindst i transittrafikken, fylder godt op, og er en væsentlig årsag til trængslen på motorvejene. En overflytning af god fra vej til jernbane kan således også medføre et mindre behov for at udbygge vejnettet.

Der er mange gode forslag i Trafik- og Byggestyrelsens rapport "Fremme af gods på banen" fra januar 2016, som burde være omtalt i Trafikplanen.

Det er vigtigt, at der er plads nok til både flere persontog og godstog på jernbanen. Der må derfor foretages de nødvendige udbygninger af infrastrukturen, så de to togtyper ikke skal konkurrere om pladsen på skinnerne.

### Udbygning af TEN strækninger

For at sikre en mere enkel trafikafvikling samt sikre korte køretider må TEN strækningen mellem Padborg og Hirtshals udbygges, så det bliver nemmere for godsoperatørerne.

Ud over dobbeltsporet mellem Padborg og Tinglev skal der anlægges shunt (alene) for godstog ved Aarhus og Hjørring.

Endelig er der brug for at overhalingsspor udbygges, så de kan anvendes af godstog med en længde på op til 1 km.

### Elektrificering

Det er for en effektiv kørsel med godstog nødvendigt med elektrificering fra Aalborg til Hirtshals.

Med dette vil det være naturligt at fortsætte med el-drift videre til Frederikshavn, evt. helt til Skagen, således at også persontrafikken her bliver mere miljø- og klimavenlig.



## Terminaler og sidespor

Der savnes også forslag til udbygning af terminaler og sidespor for at gøre tilgængeligheden til banegodstransport bedre.

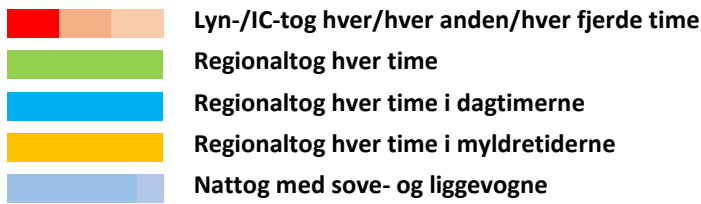
Herunder må det sikres, at der ikke nedlægges flere sidespor, hverken Banedanmarks eller kommunale, før der er foretaget tilstrækkelige vurderinger af behovet. En opgave, der ikke bør varetages af Banedanmark, men af parter med indsigt i godstrafik.

Også tilgængeligheden til havnene er af stor vigtighed, og der bør derfor sikres en opretholdelse af de eksisterende forbindelser.

En nye bane til Billund skal også kunne anvendes til godstrafik, primært til Lego, der har et meget stort transportbehov.

Appendiks til høringsvar fra RBT, NOAH og Cyklistforbundet, NW 25.02.18

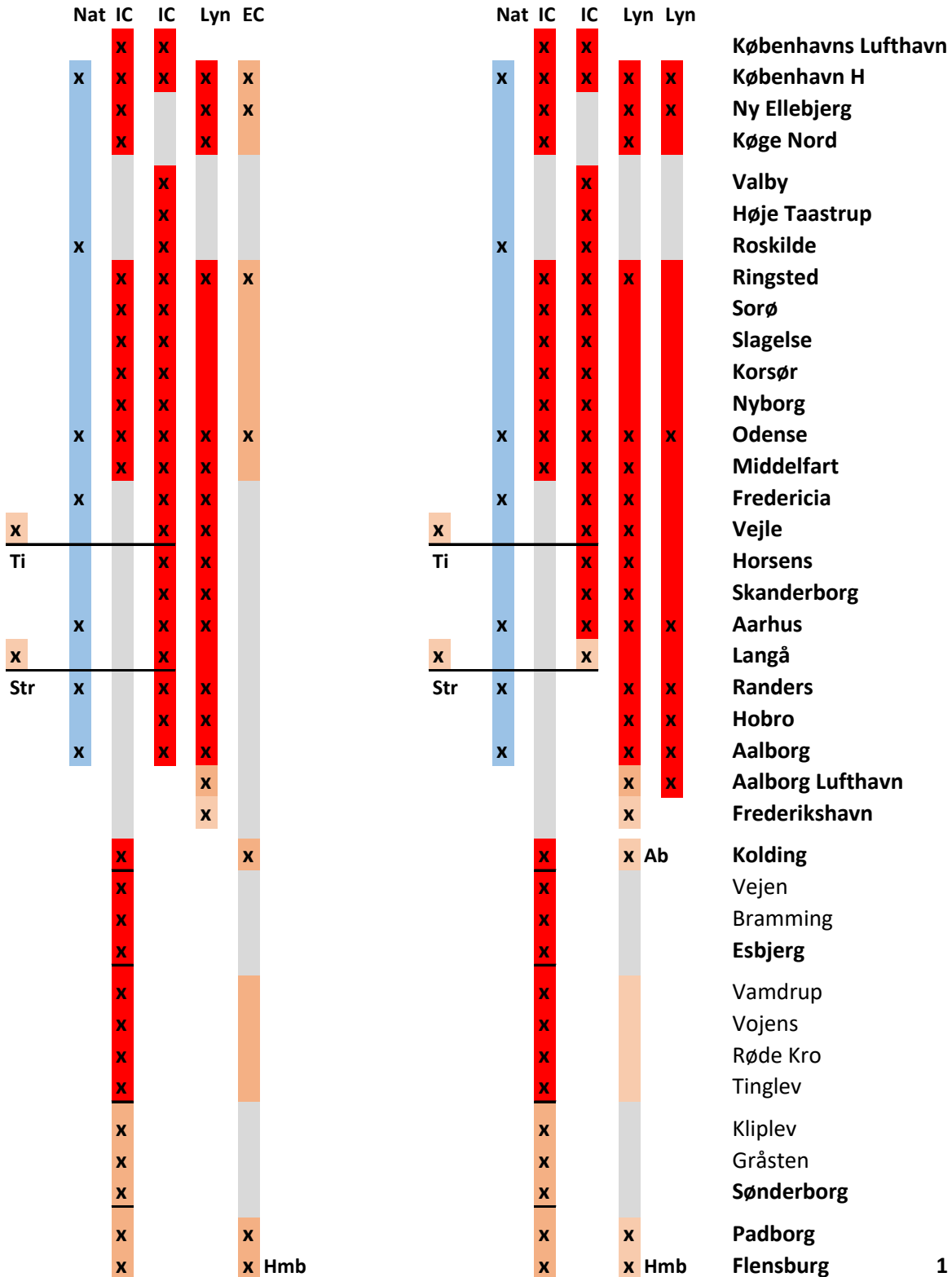
Linjediagrammer



Fjerntrafikken

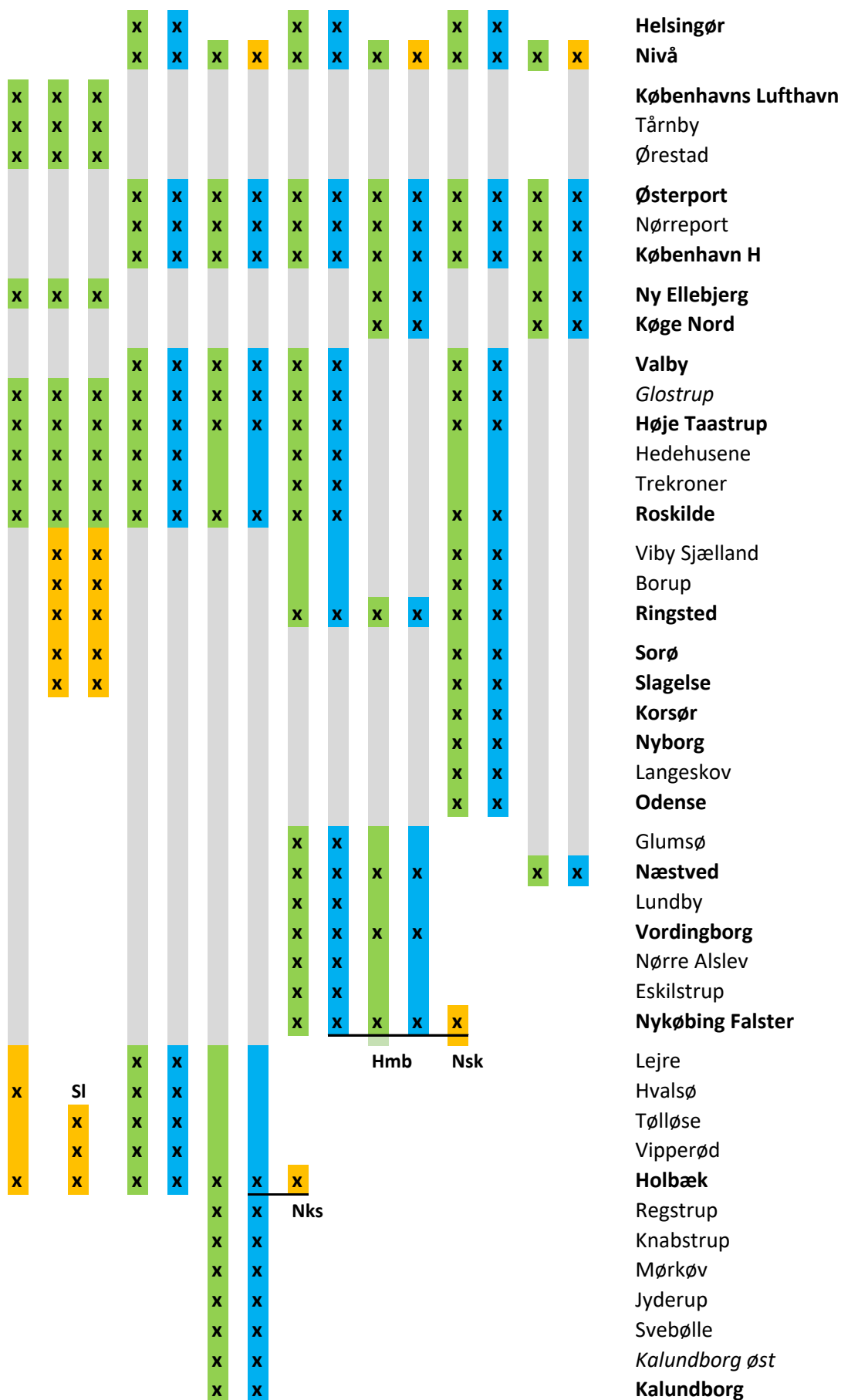
Før Femern (2022)

Efter Femern (2027/2032)



# Regionaltog på Sjælland (2022/2027/2032)

Samt mulig sammenbinding med Kystbanen med 20 min drift



# Togsystemer i Østjylland (regionaltog fra 2022, fjerntog som 2027/2032)

	Anb	Tdr	Od	Kh	Sj	Es	Hr	Hr	Str	Str	X	X	Sgb	Hhs	Fh	Fh	
											X	X	X	X	X	X	<b>Aalborg Lufthavn</b>
											X	X	X	X			Lindholm
											X	X	X	X			Aalborg Vest
											X	X	X	X	X	X	<b>Aalborg H</b>
													X	X			Skalborg
													X	X			Svenstrup
													X	X			Støvring
													X	X			Skørping
													X	X			Arden
													X	X			<b>Hobro</b>
													X	X	X	X	<b>Randers</b>
													X	X	X	X	<b>Langå</b>
													X	X			Hadsten
													X	X			Hinnerup
													X	X			<i>Brabrand</i>
													X	X	X	X	<b>Aarhus H</b>
													X	X			Viby J.
													X	X			Hørning
													X	X	X	X	<b>Skanderborg</b>
													X	X	X	X	<b>Horsen</b>
													X	X			Hedensted
													X	X			<b>Vejle</b>
													X	X			Børkop
													X	X			Brejning
													X	X	X	X	<b>Fredericia</b>
													X	X	X	X	<b>Middelfart</b>
													X	X	X	X	Taulov
													X	X	X	X	<b>Kolding</b>
													X	X	X	X	Lunderskov
													X	X	X	X	Vejen
													X	X	X	X	Brørup
													X	X	X	X	Holsted
													X	X	X	X	Gørding
													X	X	X	X	Bramming
													X	X	X	X	Tjæreborg
													X	X	X	X	<i>Jerne</i>
													X	X	X	X	<b>Esbjerg</b>
													X	X	X	X	Vojens
													X	X	X	X	Røde Kro
													X	X	X	X	Tinglev
													X	X	X	X	Kliplev
													X	X	X	X	Gråsten
													X	X	X	X	<b>Sønderborg</b>
													X	X	X	X	<b>Padborg</b>
													X	X	X	X	<b>Flensburg</b>

# Regionaltog i Midt- og Vestjylland 1 (2022/2027/2032)

	Rd	Rd	Rd	Rd				
	X	X	X	X	X	X		<b>Aarhus</b>
			X	X	X	X		Viby Jylland
			X	X	X	X		Hørning
	X	X	X	X	X	X		<b>Skanderborg</b>
	Kd	Kd	Es	Flb	X	?		Alken
					X	X		Ry
					X	?		Laven
					X	?		Svejbæk
					X	X		<b>Silkeborg</b>
					X	?		Engesvang
					X	?		Bording
					X	X		<b>Ikast</b>
					X	?		Hammerum
					X	X		Birk Centerpark
					X	X		<b>Herning</b>
								<b>Fredericia</b>
	X	X	X	X	X	X		Børkop
				X	X	X		Brejning
	X	X	X	X	X	X		<b>Vejle</b>
		Rd	Rd	Rd	Rd	X		Vejle Sygehus
					X	X		Jelling
					X	X		Give
					X	X		Thyregod
	X				X	X		<b>Brande</b>
	X				X	X		<b>Herning</b>
					X	X		Gødstrup
					X	X		Vildbjerg
				Es	X	X		Aulum
	X	X	X	X	X	X		<b>Holstebro</b>
		X	X	X	X	X		Hjerm
	X	X	X	X	X	X		<b>Struer</b>
Ti			Ti	Ti				<b>Herning</b>
					X	X		Hernings Messecenter
					X	X		Studsgård
					X	X		Kibæk
					X	X		Troldhede
					X	X		Boris
				Es	X	X		<b>Skjern</b>
					X	X	Es	Lem
					X	X		<b>Ringkøbing</b>
				Str				

## Regionaltog i Midt- og Vestjylland 2 (2022/2027/2032)

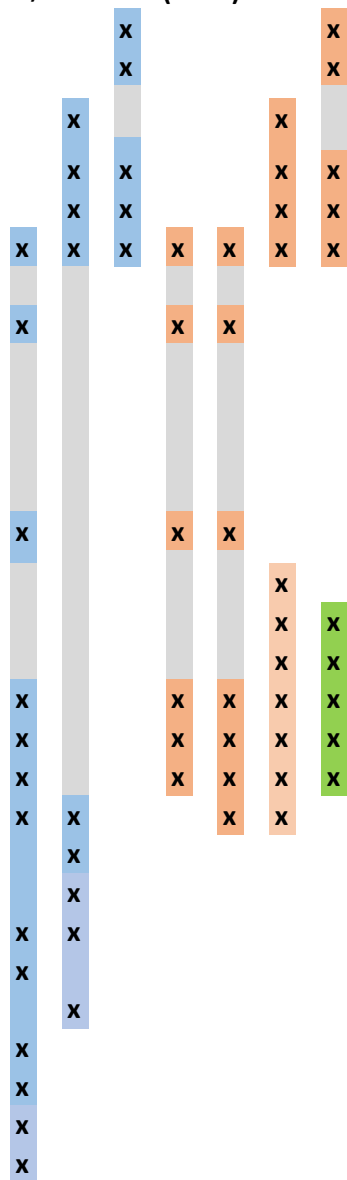
Ti	Ti	Ti						
X	X	X		X	X	X		<b>Struer</b>
	X	X		X	X	X		Hjerm
X	X	X		X	X	X	X	<b>Holstebro</b>
			Kh					Bur
				Fa	Ar			Vemb
								<b>Thb</b>
								Vemb
								Ulfborg
								Tim
								Hee
								<b>Ringkøbing</b>
								<b>Ringkøbing</b>
								Lem
								<b>Skjern</b>
								<b>Ar</b>
								<b>Hr</b>
								<b>Skjern</b>
								Tarm
								Ølgod
								Gårde
								Tistrup
								Sig
								Varde Nord
				Nbl	Nbl			<b>Varde</b>
				X	X			Varde Kaserne
				X	X			Guldager
				X	X			Gjesing
				X	X			Spangsbjerg
				X	X			<b>Esbjerg</b>

Kh	Es	Fib	Kd	Kd			
X	X	X	X	X	X	X	<b>Aarhus</b>
	X	X	X	X	X	X	<i>Brabrand</i>
	X	X	X	X	X	X	Hinnerup
	X	X	X	X	X	X	Hadsten
X	X	X			X	X	Langå
		Rd	Rd	Rd	Rd	X	Ulstrup
						X	Bjerringbro
						X	Rødkærsbro
						X	<b>Viborg</b>
						X	Stoholm
						X	Højslev
						X	<b>Skive</b>
						X	Vinderup
						X	<b>Struer</b>

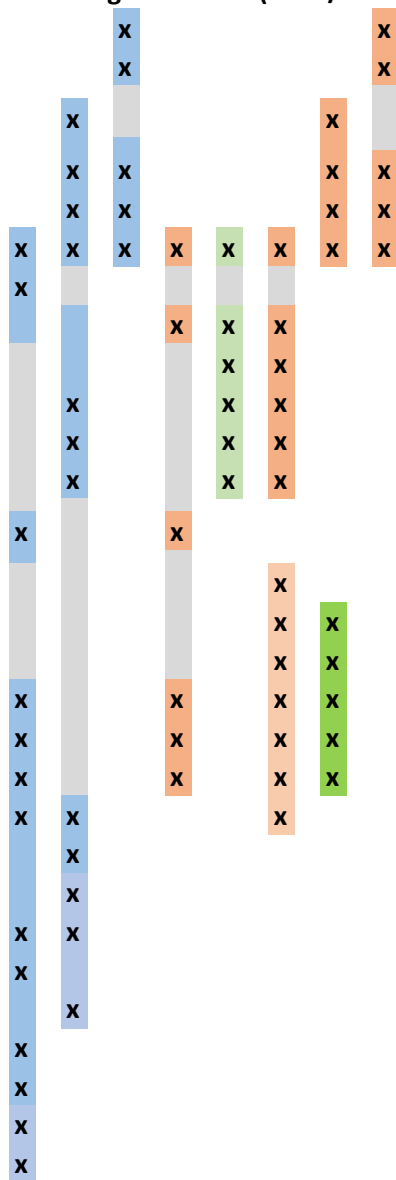


# Internationale forbindelser

Før Femern (2022)



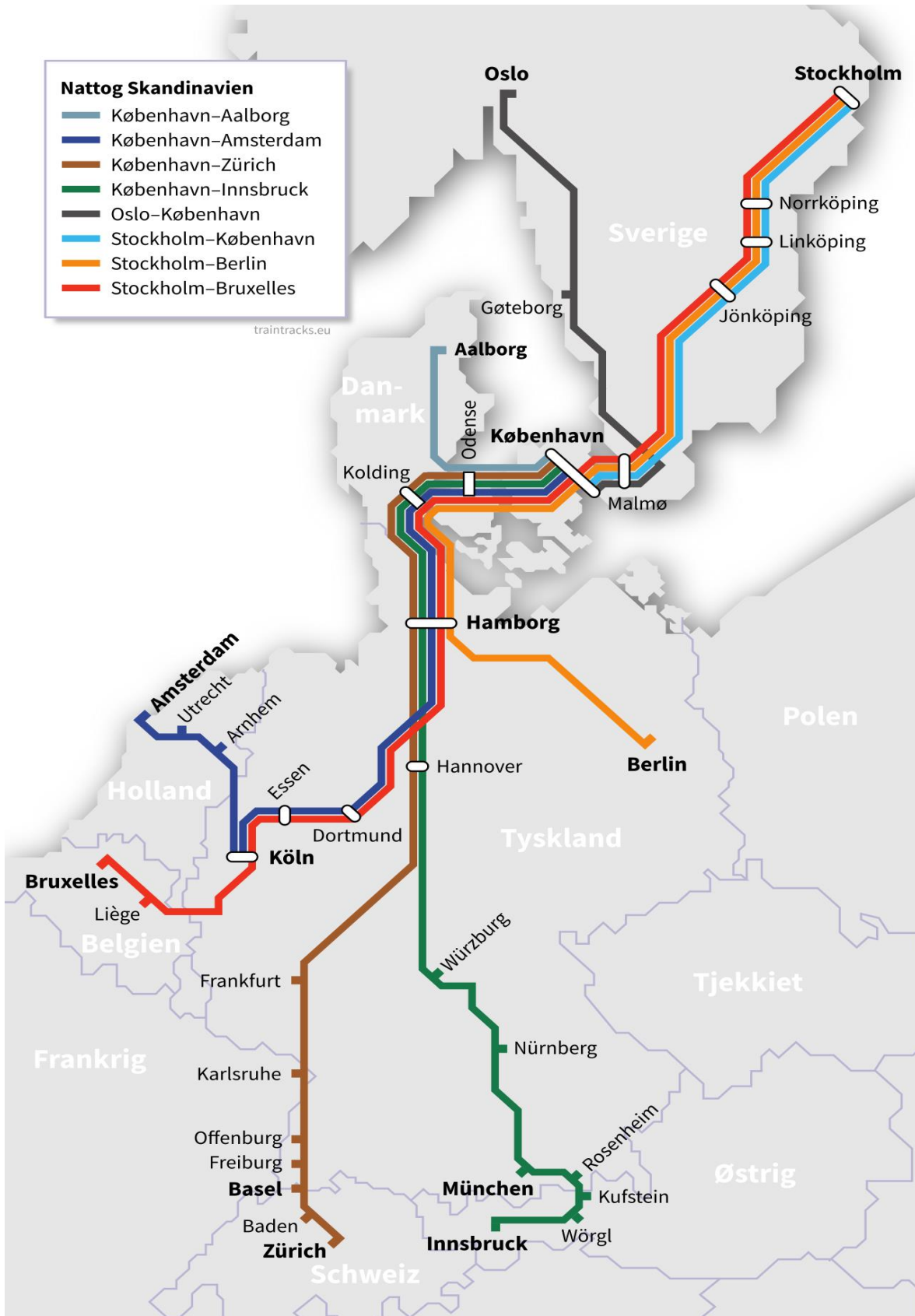
Efter åbning af Femern (2027/2032)



- Oslo
- Göteborg
- Stockholm
- Malmö
- Københavns Lufthavn
- København H
- Roskilde
- Ringsted
- Næstved
- Nykøbing F
- Lübeck
- Hamburg
- Odense
- Aalborg Lufthavn
- Aarhus
- Fredericia
- Kolding
- Padborg
- Flensburg
- Hamburg
- Berlin
- Dortmund
- Köln
- Amsterdam
- Bruxelles
- Basel
- Zürich
- München
- Innsbruck



## Internationale nattog



Selskabet for Rationel Almen Planlægning  
Sankt Jørgens Allé 8, 1. th  
1615 København V

2018-02-26

## **Høringssvar til Trafikplan for den statslige jernbane 2017**

Hermed Selskabet for Rationel Almen Planlægning's høringssvar til trafikplanen. Overordnet stiller vi os undrende over for nedskæring af hyppighed på en række hovedstrækninger såsom Kystbanen, Holbæk og Kalundborg mm, når rapporten dokumenterer ganske meget vækst i passagertal jf. side 7.

### **Passagervækst og øget drift**

Tværtimod burde det øgede antal passagerer føre til ekstra afgang. Ekstra afgang vil i sig selv føre til ekstra passagerer, jf. de regionale trafikselskabers erfaringer på Sjælland og i Nordjylland. Her er der indført halvtimes-drift i dagtimerne, med god vækst til følge, og dette princip med halvtimes-drift i dagtimerne bør indføres på alle statslige strækninger.

### **Kystbanen**

Kystbanen bør hastighedsopgraders til 180 km/t på strækninger, hvor det er økonomisk overkommeligt (bl.a. ikke ved broer). En ny VVM undersøgelse bør iværksættes. Med den dermed følgende hastighedsforøgelse og dermed mulighed for flere omløb bør antal afgang på Kystbanen forøges.

### **Gratis cykelmedtagning**

Som omtalt i trafikplanen side 9 har den gratis cykelmedtagning medført god vækst i passagerantal, på S-tog op mod 10 %, og lignende tal er rapporteret andetsteds for lokaltog i Nordsjælland og Nordjylland, med øgede billetindtægter til følge. Gratis cykelmedtagning i regionaltog bør indføres snarest, og når IC3 og IR4 materiellet er blevet udfaset og nye tog indført bør gratis cykelmedtagningens-princippet også udbredes til fjerntrafikken. Betalt cykelmedtagning giver ikke væsentlig passagerfremgang, og er derfor uinteressant i planlægningsmæssig forstand. Kombinationen af tog og cykel er trafikøkonomisk fordelagtig, da togets hurtighed på mellem- og langdistancen hermed kombineres med cyklens hurtighed på de kortere distancer. Også sundhedsøkonomisk er fremme af cykling fordelagtig.

### **Femern bælt/Flensborg**

I perioden hvor forbindelsen over Femern Bælt er indstillet må der indføres en alternativ forbindelse København over Odense og Padborg til Hamborg. Denne bør gennemføres som lyntog med kun stop i Odense, Kolding og Flensborg. og den bør have mindst samme periodicitet og sædekapaцитet som nu.

## **Østjylland**

På banestrækningen Randers – Kolding bør der indføres et S-togslignende system med 10 minutters drift i dagtimerne og 20 minutter ellers, byggende på de IC forbindelser som vil køre, plus ekstra afgange til at komplementere dette 10-minutters system.. Det bør være på IC niveau, og ikke stoppe på mindre stationer. Derudover bør der være et regionalt system, med stop alle stationer.

## **Sjælland og Hovedstaden**

Hovedstaden har et af verdens hurtigste storbytogsystemer med fx forbindelse mellem København og Roskilde med en gennemsnitshastighed på 90 – 100 km/t inklusive stop med regionaltog. Dette system bør udbygges, så det også kan gennemføres mod Helsingør, Køge og Kastrup/Malmø. Dette fordrer bl.a. en hastighedsopgradering af kystbanen til 180 km/t på linje med Roskildeforbindelsen.

Kombineret med et princip om cykelstationærhed for stationerne, dvs. med max afstand til en station på 2,5 km, opnås en effektiv transportinfrastruktur, som nok er en af de hurtigste i verdenen ifølge vores Selskabs studier. Cykelstationnærhedsprincippet er analogt til det kendte stationsnærhedsprincip, hvor man i stedet for gang regner med cykling, hvilket jo er en udbredt transportform i Danmark til stationerne, jf de mange parkerede cykler ved stationerne, og den store succes med gratis cykelmedtagning. Man regner med at en transporttid på 8-9 minutter er hvad der kan tolereres både for fodgængere og cyklister.

Et cykelstationsnærhedsprincip vil også fordre ekstra stationer på den nye Ringstedsbane med en afstand på cirka 5 km, og en genåbning af Glostrup station for fjerntrafik.

Benyttelse af cykelstationsnærhedsprincippet vil betyde mulighed for at nærmest halvere transporttiderne i toget, jf. tidsforskellen mellem S-tog og regionaltoget mellem København H og Høje Taastrup.

Cykelstationsnærhedsprincippet kan også med fordel benyttes på S-togsnettet, med hurtige gennemkørende tog a la hvad der nu gennemføres på strækningen Hellerup – Holte. Herved kan opnås ifølge vores beregninger en tidsbesparelse på næsten halvdelen, fx mod Ballerup og Farum.

Med venlig hilsen  
Keld Simonsen  
Direktør, Selskabet for Rational Almen Planlægning  
keld@rap.dk

Dato: 2018-02-23

Jeres kontakt: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Vores kontakt: Thomas Silbersky, international direktør, SJ AB

## **Høringssvar fra SJ AB til Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032**

### **Indledning**

SJ vil gerne kvittere for indbydelsen til at give høringssvar til den statslige trafikplan i Danmark 2017-2032. SJ er glade for at kunne bidrage til planlægningen af den danske jernbane, som vi har fulgt og kender til igennem snart 10 år.

SJ har altid haft et godt og konstruktivt samarbejde med de danske jernbanemyndigheder. SJ har kørt på egen trafikeringslicens siden 2009 i Danmark, og vi har kørt næsten et år mellem Odense og København i fri trafik. For os blev det produktionsmæssigt et meget vellykket projekt, hvor vi kørte med høj rettidighed og uden nogle sikkerhedsmæssige udfordringer. Det samme gælder vores daglige trafik imellem København og Stockholm, hvor vi leverer en service af høj kvalitet som alternativ til ruteflyvningen.

### **Sammenfatning**

Den udsendte trafikplan vidner om, at Danmark vil udbygge og modernisere sine jernbaner, og den ambition kan vi kun støtte. Vores høringssvar skal ses som et ønske om at bidrage til implementeringen af trafikplanen, så Danmark mest effektivt og til størst glæde for passagerne opnår målsætningerne.

Europa-Kommissionens fjerde jernbanepakke indeholder et markedsåbningsdirektiv, som vil bidrage til at opnå en effektiv dansk jernbane. Jernbanepakken vil være et vigtigt bidrag til at skabe reel passagervækst til gavn for passagererne, for lokalmiljøet og til at afhjælpe trængsel.

Neden for præsenterer SJ vores anbefalinger til de punkter i trafikplanen, hvor vi kan bidrage med vores viden som togoperatør med erfaringer fra Sverige og Danmark. Det inkluderer forholdet omkring kommerciel trafik (fri trafik), fri adgang til jernbanens forsyningsfaciliteter og fremtidige kapacitetsproblemer. Med mulighederne for fri trafik vil det også frigøre midler, som kan gavne de tyndtbefolkede områder, som vil kunne få bedre service. Det vil også betyde, at jernbanen kan blive et reelt alternativ til privatbilismen i de nævnte områder i Danmark.

### **1. Mulighederne for kommerciel trafik i Danmark**

Trafikplanen fokuserer på den statslige indkøbte trafik, der i dag udgør stort set al trafik på den danske jernbane. Med en forventet implementering af markedsåbningsdirektivet i Danmark vil der i fremtiden være mulighed for, at der kan køre fri trafik på kommercielle vilkår parallelt med den udbudte trafik.

SJ anerkender behovet for, at der i Danmark fortsat vil være et behov for at udbyde trafik for at sikre togdrift i alle dele af Danmark af en tilfredsstillende service. Derfor anbefaler SJ, at Trafikplanen også inkluderer mulighederne for den fri trafik, der sammen med den udbudte trafik kan sikre fremtidens togdrift. Den fri trafik vil give mulighed for, at midlerne til driftsudbuddene fokuseres, hvor der er behov for dem, til glæde for passagerne. Hermed vil passagerne kunne få adgang til flere afgang for de samme midler og en bedre kvalitet i servicen.

Indførslen af fri trafik i Danmark vil kræve et struktureret samarbejde med de øvrige jernbaneaktører i Danmark. Dette giver Europa-Kommissionens fjerde jernbanepakke mulighed for, ligesom det åbner op for, at staten fremadrettet ikke skal finansiere nyt materielindkøb, når operatørerne medbringer eget materiel. Det åbner op for større valgfrihed og vil kunne tiltrække nye passagerer som alternativ til bilen og flyet ved eksempelvis billigere billetter, højhastighedstog, bedre komfort samt effektive og moderne arbejdspladser i toget.

SJ anbefaler, at de statslige driftsudbud skal dække trafik, der ikke kan dækkes af fri trafik alene, og at den frie trafik får adgang til infrastrukturen på lige fod med den udbudte drift, hvor der er kapacitetsudfordringer. Konkret anbefaler SJ, at den fri trafik kan tildeles kanaler af længere perioder end nuværende fra år til år.

### **2. Fri adgang til infrastruktur**

SJ anbefaler, at Trafikplanen også medfører, at den kommercielle trafik får fri og uhindret adgang til jernbaneinfrastrukturen, inkl. toilettømning, vand og serviceperroner. Dette bør håndteres af en anden organisation end den nuværende statsligt ejede togoperatør, der også modtager stationsafgifter fra den frie trafik, da dette kan medføre skævvridning i incitamenterne.

### **3. Fremtiden for timedrift ml. de større danske byer**

Det er SJ's ønske, at Trafikplanen også bør indeholde en vision for timedrift mellem de store danske byer, som konceptet for en taktkøreplan lægger op til. Herunder vil det kunne øge konkurrencen på jernbanen, hvis der i Trafikstyrelsens planer for timemodellen er forskellige scenarier for implementeringen, så de kommercielle aktører kan planlægge den bedste og mest effektive drift i Danmark. Det er SJ's forventning, at vi vil kunne køre timemodellen som kommerciel trafik uden statslige tilskud.

Som det gælder for godstrafikkens tildeling af systemkanaler, bør det for fjerntrafikken også sikres hensigtsmæssige kanaler for den fri trafik for at kunne tilbyde den bedste service til danske passagerer. Eksempelvis har vi bemærket, at DSB er blevet bedt om at udnytte en ekstra lyntogskanal, men på grund af materielmangel ikke har kunnet indfri denne anmodning. Vi anbefaler konkret, at denne kanal reserveres til fri trafik.

SJ anerkender, at finansieringsgrundlaget for timemodellen er ændret. Vi anbefaler konkret, at Trafikstyrelsen fastholder timemodellen som fremtidsvision, der i fremtiden vil kunne implementeres, når de økonomiske forudsætninger er på plads.

#### **4. Støtte til de større danske infrastrukturprojekter**

SJ støtter de danske initiativer for at modernisere den danske jernbane, så den bringes på europæisk niveau. Det inkluderer ERTMS-, immuniserings- og elektrificeringsprojekter, der bør gennemføres som nuværende planlagt og hurtigst muligt, så gevinsterne realiseres til glæde for passagerne og staten.

Specifikt ERTMS-projekter anbefaler vi, at de danske og svenske planer for Øresundsbroen koordineres, så der opnås passende samtidighed i gennemførelsen.

Derudover kan SJ bekræfte, at vi som operatør er vant til at køre på jernbanestrækninger, der løbende opgraderes og moderniseres. Den danske jernbane undergår en større ombygning i det kommende årti, som er meget formålstjenstlig. Det er som udgangspunkt ikke en hindring for kommercielle operatører, der har lang erfaring med at koordinere drift med jernbanemyndigheder, entreprenører og andre operatører, så passagerne opnår den bedst mulige service.

#### **5. Anbefalinger til afprøvning af nye teknologier**

SJ vil gerne rose regeringen og de danske jernbanemyndigheder for at planlægge, hvordan der kan køres med førerløse tog i fremtiden. Derfor følger vi de politiske drøftelser om S-toget og Metroen tæt, da det er meget interessante projekter.

SJ anbefaler, at de danske myndigheder løbende bør følge den franske operatør SNCF's forsøg med førerløs drift på udvalgte og relativt ukomplicerede strækninger. Det vil kunne give flere strækninger, herunder strækninger i dele af Danmark uden stort passagergrundlag, en bedre økonomi og bedre servicemuligheder.

Inden for ganske få år vil der blive tilbudt komplette passagertjenester, der kendes under "Mobility as a Service" (MaaS). SJ vurderer, at jernbanen og de danske stationer kan udgøre kernen i fremtidens MaaS-tjenester, hvor der skiftes imellem tog, busser og biler – herunder de førerløse teknologier, der er på trapperne. Trafikstyrelsen bør derfor gerne overveje, hvilken rolle jernbanen kan spille i udmøntningen af MaaS-tjenesterne, og hvilke (formentlig begrænsede) investeringer det vil kræve for at give togpassagerne en endnu bedre service i fremtiden.

Frem til 2027 forventes det, at materiellet på hovedstrækningerne erstattes af moderne el-tog. Elektrificering af øvrige regionale strækninger er for nuværende ikke planlagt. Derfor anbefaler SJ, at Trafikstyrelsen igangsætter et analysearbejde om, hvorvidt batteri- og/eller brinttog kan indsættes her for at opnå en moderne og effektiv jernbanedrift uden brug af fossile brændstoffer. Eksempelvis har Storbritannien annonceret, at der ikke skal køre dieseltog på de britiske jernbaner fra 2040.

Det vil styrke udviklingen af de tyndtbefolkede områder i Danmark, at passagerne tilbydes komfortable tog af moderne teknologi, hvor det ikke kan samfundsøkonomisk betale sig at

elektrificere. Fra 2027 vil regionalbanernes materiel alligevel være så aldrende, at der skal træffes beslutning om udskiftning, og her bør brint- og batteriteknologierne være så modne, at det vil være samfundsøkonomisk klogt at investere i disse teknologier.

#### **6. Håndtering af fremtidige kapacitetsudfordringer**

Den kommende Femern Bælt-forbindelse vil fremme dansk godstrafik, når tunnelen åbner. Det er glædeligt for dansk og skandinavisk erhvervsliv, ligesom det bør begrænse den samlede transportsektors udledning. Forbindelsen vil formentlig skabe kapacitetsudfordringer på Øresundsforbindelsen, hvilket Trafikstyrelsen allerede i de kommende år bør overveje løsninger til.

Samtidigt vurderer SJ, at der vil opstå kapacitetsudfordringer for Københavns Hovedbanegård inden år 2032, og at der gerne bør tænkes i løsninger herfor. Det vil give mulighed for vækst i jernbanen og mulighed for konkurrence mellem kommende kommercielle operatører.

SJ kvitterer for, at der allerede planlægges løsninger til kapacitetsudfordringerne omkring Kastrup Station, hvilket følger af den forventede trafikvækst med åbningen af Femern Bælt-forbindelsen. Herudover anbefaler vi, at der inden for trafikplanens periode etableres perronfaciliteter for godstogssporene ved Kastrup Station.

#### **7. Baneprojekter**

SJ takker Trafikstyrelsen og den danske regering for den række af el-, nybygnings- og hastighedsopgraderingsprojekter, som planlægges i perioden, og som understøtter visionen om en moderne dansk jernbane. Disse støtter vi i sit fulde.

I den forbindelse noterer SJ, at der bygges et nyt såkaldt supersygehus ved Herning. SJ vil derfor anbefale, at der bygges en ny krydsningsstation der, så tidskonflikter ikke spredes i det vestjyske banesystem. Det kan også give mening at lade tog vende på stationen i fremtidige køreplaner.

Jeg og mine kolleger i SJ står til jeres fulde rådighed, hvis det ovenstående skulle anledning til uddybende spørgsmål eller kommentarer. Vi ønsker at bidrage til, at de danske passagerer får mulighed for at realisere gevinsterne ved den moderne jernbane, som Trafikstyrelsen planlægger efter.

Med venlig hilsen



Crister Fritzson  
Adm. direktør, SJ AB

**Fra:** Louise Friis [<mailto:lfi@SBF.DK>]  
**Sendt:** 26. februar 2018 14:52  
**Til:** ts Info <[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)>  
**Emne:** Høringssvar Trafikplan for den statslige jernbane

Til rette vedkommende:

Sund & Bælt Holding A/S har gennemgået Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.

Sund & Bælt Holding A/S har ikke umiddelbart bemærkninger til udkastet, idet selskabet dog skal bemærke, at det fremgår af s. 61 (den grønne boks), at: "Korridor B er en del af et større net af seks europæiske jernbanekorridorer (A-F)". Vi mener umiddelbart, at der er 9 korridorer (se link).

<http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-gener>

Venlig hilsen

**Louise Friis**  
Juridisk konsulent  
Ledelsessekretariatet

Dir.tlf. +45 33 41 62 41  
Mobil +45 25 21 85 82

---

### Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10      Tel + 45 33 93 52 00      [www.sundogbaelt.dk](http://www.sundogbaelt.dk)  
1601 København V      Fax + 45 33 93 10 25      [www.storebaelt.dk](http://www.storebaelt.dk)

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

Sund & Bælt Holding A/S CVR-nummer 15 69 46 88

Tænk på miljøet, inden du printer.



tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

Sund & Bælt Holding A/S CVR-nummer 15 69 46 88

Tænk på miljøet, inden du printer.



# VedvarendeEnergis kommentar til forslag Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Til Trafikstyrelsen, att : [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), cc: sia@tbst.dk

Miljøorganisationen VedvarendeEnergi støtter Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) med fleres detaljerede høringssvar, da vi mener der er behov for et væsentligt løft af de miljøvenlige transportformer, så en væsentligt stigende del af transporten kommer til at foregå med de mest miljøvenlige transportformer, som jernbanetransport omfatter. Vi er dybt bekymrede for den fremlagte "Trafikplan for den statslige jernbane" med dens forudsætninger om begrænsede stigninger i passagertal for jernbanen og ligefrem en stagnation i antallet af rejser 2015-2022. Dette må bl.a. skyldes løbende realprisstigninger for billetter (10% frem til 2032), samt færre gennemgående tog. Den svage stigning i togtrafikken kombineret med fortsatte stigninger i de mest miljøbelastende transportformer: privatbiler, vejgodstransport og fly, er ganske enkelt uforenligt med en bæredygtig udvikling og med opnåelse af klimamål med reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger. Det er også langt fra målet fra 2009 om at den kommende trafikvækst skal ske med kollektiv trafik. Planen bør skrives om, som foreslået af RBT, som en del af en samlet plan for omstilling til bæredygtig transport med stigende andel miljøvenlige transportformer. Blandt forudsætningerne bør være at der ikke er realprisstigninger i billetpriserne.

RBT med fleres høringssvar kan fås via <http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder> samt ved henvendelse til RBT eller Miljøorganisationen VedvarendeEnergi

Yderligere oplysninger politisk koordinator Gunnar Boye Olesen.

Klosterport 4 E, 1.sal  
DK - 8000 Aarhus C  
Tel: +45 86 76 04 44  
[www.ve.dk](http://www.ve.dk)

D 26. februar 2018  
R Gunnar Boye Olesen  
E [gbo@ve.dk](mailto:gbo@ve.dk)  
Tlf.: +45 86227000

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

*info@tbst.dk  
www.tbst.dk*

**Høringsvar til Trafikplan for den  
statslige jernbane 2017-2032**