



Til
Transportminister Magnus Heunicke
Medlemmerne af Transportudvalget

Dato: 20-02-2014
Sagsnr.: 00.01.00-G01-1-14
Henv. til: Anette S. Madsen
Sekretariatet
Direkte tlf.: 9611 7003
Afdeling tlf.: 9611 7500
Kommunen@Holstebro.dk
www.holstebro.dk

Foretræde for Transportudvalget den 27. februar 2014 vedr. opgradering af banestrækning og genåbning af standsningssted

Vi ser meget frem til muligheden for at få foretræde for Transportudvalget den 27. februar 2014.


Vi vil som tidligere fremsendt gerne benytte lejligheden til at drøfte mulighederne for genetablering af Tvis som standsningssted og opgradering af jernbanestrækningen Holstebro-Vejle / Holstebro-Aarhus.

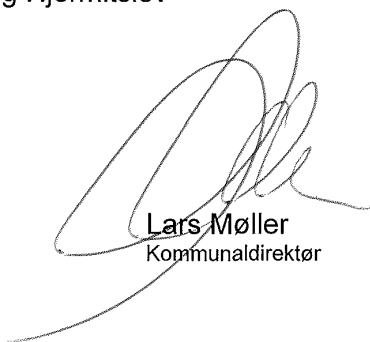
Der deltager følgende ved foretrædet:

Borgmester H.C. Østerby, Holstebro Kommune
Formand for Teknisk Udvalg, Gubber Kristensen, Holstebro Kommune
Afdelingschef, Annette Vognbjerg, Holstebro Kommune

Formand for Støtteforeningen til genetablering af Tvis trinbræt, Anders G. Jacobsen
Bestyrelsesmedlem, Erling Hjermitslev

Med venlig hilsen


H.C. Østerby
Borgmester


Lars Møller
Kommunaldirektør

Vedhæftede bilag:

Brev vedr. anmodning om foretræde
Brev vedr. Opgradering af banestrækning Holstebro-Vejle og Holstebro-Aarhus
Notat vedr.: "muligheder for genåbning af Tvis som standsningssted"



HOLSTEBRO KOMMUNE

Til Transportudvalget

Dato: 13-11-2013
Sagsnr.:
Henv. til: Anette Madsen
Tlf.: 96117003

Genåbning af Tvis som standsningssted i forbindelse med åbning af Gødstrup Station.

Holstebro Kommune retter med dette brev henvendelse til Transportudvalget, idet kommunen sammen med støtteforeningen til genetablering af Tvis trinbræt anmoder om foretræde for udvalget.

Anmodningen begrundes i, at støtteforeningen og kommunen gerne vil gøre opmærksom på hvilken betydning genåbning af Tvis station vil have dels for udviklingen i lokalsamfundet Tvis, og dels for Holstebro by.


Tvis er et mindre byområde syd for Holstebro, hvor der tidligere har været station og som i dag fungerer som krydsningsstation og togfølgestation. Området har endvidere op mod 700 lokale arbejdspladser og må betegnes som et vækstområde.

Både støtteforeningen og Holstebro Kommune har en stor interesse i at understøtte den positive udvikling der er i Tvis både af hensyn til fastholdelse af arbejdspladser og af hensyn til bosætning i området.

Til understøttelse af ønsket om genetablering af Tvis trinbræt har støtteforeningen og Holstebro Kommune i samarbejde fået udarbejdet en rapport "genåbning af Tvis station som standsningssted" og et teknisk notat "Muligheder for genåbning af Tvis som standsningssted i forbindelse med åbning af Gødstrup Station". Begge delt synliggør at det vil være en fordel for udviklingen i lokalsamfundet Tvis og at det teknisk ligeledes er muligt.

For at understøtte ovennævnte har Holstebro Byråd afsat 2,5 mio. kr. på budgettet fordelt i 2015 og 2016 til de kommunale anlæg en genåbning af Tvis station måtte medføre.

Under henvisning til ovennævnte, skal støtteforeningen til genetablering af Tvis trinbræt og Holstebro Kommune anmoder om foretræde for udvalget, for en nærmere fremlæggelse af forslaget.


H.C. Østerby
Borgmester

Med venlig hilsen


Lars Møller
Kommunaldirektør



Transportminister Magnus Heunicke
Medlemmerne af Transportudvalget

Dato: 20-02-2014
Sagsnr.: 00.01.00-G01-1-14
Henv. til: Anette S. Madsen
Sekretariatet
Direkte tlf.: 9611 7003
Afdeling tlf.: 9611 7500
Kommunen@Holstebro.dk
www.holstebro.dk

Vedr. opgradering af banestrækningen Holstebro-Vejle og Holstebro-Aarhus


Med aftalen i januar 2014 om TogfondenDK, er det besluttet at øge kapaciteten på banen Herning-Holstebro, hvilket muliggør der kan køre op til tre tog i timen. Dette forudsætter dog, at der på strækningen Holstebro-Herning foretages en udbygning af kapaciteten, da der ellers må fjernes et af de gennemkørende tog, hvilket vil være en betydelig forringelse for det nordvestjyske område.

Med en udbygning af kapaciteten på banen Holstebro-Herning vil der være mulighed for at ekstra tog kan stoppe ved mindre byer som Tvis og Gødstrup. En kapacitetsudvidelse kan muliggøre, at der kan køre tre tog i timen mellem Herning og Holstebro. En sådan kapacitetsudvidelse er omtalt i aftalen om Togfonden DK og skønnes at koste 50 mio. kr.

I aftalen mellem Regeringen, Venstre, Konservative, Dansk Folkeparti Og Liberal Alliance om elektrificering af jernbanen af 7. februar 2012 er det besluttet at etablere en ny station ved det kommende regionshospital Gødstrup 6 km. Nord-vest for Herning. Etablering af stationen i Gødstrup vil også kræve yderligere kapacitet på banen mellem Herning og Holstebro, hvilket yderligere begrundes kapacitetsudvidelsen, så der kan køre tre tog i timen på strækningen Holstebro-Herning. Stationen i Gødstrup forudsættes ibrugtaget samtidig med åbningen af det nye regionshospital.

Med en øget kapacitet på banestrækningen Holstebro-Herning skabes der med et ekstra tog på strækningen mulighed for en direkte forbindelse mellem Holstebro og Aarhus, hvilket er naturligt med Aarhus som regionshovedstad. Dette kan ifølge togplanen ske indenfor de 50 mio. kr., det koster at skabe ekstra kapacitet mellem Holstebro og Herning.

Udover de her nævnte påtrængende hastende ændringer, afventer vi naturligvis de øvrige ændringer, der fremgår af aftalen vedr. Togfonden DK, såsom nye signalanlæg, der vil give mulighed for øget hastighed på strækningen Vejle-Struer, ligesom vi afventer elektrificeringen. Derudover afventer vi udbygning af strækningen Herning-Aarhus, så rejsetiden fra Holstebro til Aarhus kan afkortes yderligere, ligesom et gennemgående tog fra Holstebro til Aarhus med et kort stop i Herning vil afkorte rejsetiden. Specielt skiftet fra Arrivas tog til DSB's tog i Herning mangler koordinering, såfremt der bare er en lille forsinkelse.

Med venlig hilsen

H.C. Østerby
Borgmester


Lars Møller
Kommunaldirektør



Kopi fra aftaleteksten, TogfondenDK

Ekstra spor ved Gødstrup Station

I aftale om "Elektrificering af jernbanen m.v." af 7. februar 2012 blev det besluttet at etablere en station (med ét spor) ved det kommende regionshospital beliggende ved Gødstrup. Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2019. Parterne er enige om at afsætte 42 mio. kr. til projektet med henblik på gennemførelse efter Signalprogrammets udrulning på strækningen.

Ekstra kapacitet på banen mellem Herning og Holstebro

Parterne er enige om at der afsættes 50 mio. kr. til nærmere at undersøge og udbygge kapaciteten på banen mellem Herning og Holstebro. Formålet med at udbygge kapaciteten på banen er at muliggøre, at der kan køre op til tre tog i timen på banen mellem Herning og Holstebro og på den måde skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

En ny direkte bane Aarhus-Galten-Silkeborg vil styrke områdets sammenhæng med banebetjeningen i Østjylland, koblingen til Timemodellen og letbanebetjening i og omkring Aarhus. Rejsetiden med tog mellem Aarhus og Silkeborg varierer i dag mellem 43 og 52 minutter, og mellem Aarhus og Herning mellem 75 og 98 minutter. Rejsetiden vil med en ny bane blive reduceret til mellem 22 og 24 minutter på strækningen. Trafikstyrelsen har vurderet, at en enkeltsporet bane kan anlægges for 2,6 mia. kr.

Parterne støtter op om etableringen af den nye bane. Parterne er enige om at der afsættes 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg, herunder belysning af synergieffekter med Timemodellen og Aarhus letbane. Parterne vil senest i 2024 skulle tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse.

Presseark i forbindelse med offentliggørelsen af aftalen om TogfondenDK

Øget kapacitet på banen mellem Herning og Holstebro

Formålet med at udbygge kapaciteten på banen er at muliggøre, at der kan køre op til tre tog i timen på banen mellem Herning og Holstebro og på den måde skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

Banen mellem Herning og Holstebro er enkeltsporet. Med Timemodellen for-udsættes der to tog i timen fra Vejle til Thisted, med stop i Herning, Holstebro og Struer undervejs. Dette presser kapaciteten på banen, men kan lade sig gøre.

Skal der køres ekstra tog på strækningen, fx mellem Aarhus-Herning-Holstebro uden et andet tog fjernes, vil det være nødvendigt med en udbygning af kapaciteten mellem Herning og Holstebro. Som minimum skal krydsningsmulighederne forbedres således der skabes ekstra kapacitet på banen. Det skønnes at koste ca. 50 mio. kr.

Muligheder for genåbning af Tvis som standsningssted i forbindelse med åbningen af Gødstrup Station

Der er truffet beslutning om at etablere en ny station i Gødstrup ved det nye regionshospital med åbning i 2016. Samtidig har "Støtteforeningen til genetablering af Tvis trinbræt" fået udarbejdet en konsulentrapport, der dokumenterer en robust samfundsøkonomisk og miljømæssig gevinst ved at genåbne Tvis som standsningssted. Dette ligger i tråd med Holstebro kommunes målsætning om Tvis som udviklingsområde.

For *Gødstrups* vedkommende er det planen, at "Stationen kan betjenes af de tog, der i dag kører mellem Holstebro og Herning. Dette vil medføre, at stationen får to stop i timen i hver retning i myldretiden og et stop i timen i hver retning i dag- og aftentimerne. Dette vil kunne realiseres ved, at de gamle MR-tog, der alligevel skal udskiftes, bliver udskiftet på denne strækning inden stationens åbning i 2016."¹

Der er dog nogle problemer ved den model, der gør det relevant at se på andre muligheder.

Tvis er en eksisterende "togfølgestation", hvor visse tog holder for at blive krydset af modkørende tog. Holstebro kommune er villig til at investere i forplads og adgangsveje, mens det ikke er påkrævet med banetekniske ændringer for at opgradere *Tvis* til passagerbetjening.

Nærværende notat skitserer tre alternativer for betjening af strækningen Holstebro – Herning, herunder de to nye stationer.

Alternativ 1: Ændre mønsteret for timetogenes krydsninger mellem Vejle og Struer

På nuværende tidspunkt krydser timetogene² hinanden i Herning og Holstebro. Ved at ændre mønsteret, så de eksempelvis krydser i Vildbjerg og Brande, får man dels en mere robust køreplan, dels mulighed for at en del af timetogene kan forbinde til ekstra-lyntogene (kører mellem Aarhus og Kbh. med meget få stop undervejs³, forkortet xLyn) i Vejle og opnå rejsetidsgevinst for fjernrejsende. Desuden vil alle timetog kunne betjene både Gødstrup og *Tvis*.

Alternativ 2: Udføre Gødstrup som to-sporet station

Den bedste og mest fremtidssikre løsning vil være fra begyndelsen at planlægge og udføre Gødstrup som tosporet station. Det vil give mere fleksibilitet i køreplanlægningen, mulighed for at forlægge krydsninger i forbindelse med forsinkelser og uregelmæssigheder samt at tog fra Aarhus evt. kan vende her i stedet for nødvendigvis at skulle køre længere mod eller helt til Holstebro. Alle tog vil desuden kunne betjene *Tvis*.

BaneDanmark har udarbejdet en screening af mulighederne for at øge hastigheden i forbindelse med Signalprojektet⁴ bliver gennemført. Fraværet af en krydsningsmulighed i Gødstrup kan risikere at reducere muligheden for en tidsgevinst.

Fælles for begge alternativer

Hvis man vælger at forlænge regionaltogene fra Aarhus via Herning til Holstebro/Struer i timedrift i dagtimerne i stedet for det nuværende system med uregelmæssige myldretidstog mellem Herning og Holstebro/Struer, vil det blot forudsætte anskaffelse af ét togsæt mere, mens det vil spare to-tre togsæt i myldretiden set i forhold til den nuværende plan. Det er altså på samme tid muligt at give en bedre kundebehandling samtidig med at operatøren kan opnå en driftsbesparelse.

Hvis man optimerer køreplanen Struer – Fredericia efter korrespondance med ekstra-lyntogene, giver det en rejsetidsbesparelse på 15-20 min til Odense og Kbh. i forhold til gældende køreplan.

Det burde også være muligt at justere køreplanen for togene til Aarhus, således at der opnås halvtimedrift på strækningen mellem Herning og Holstebro. Alternativt kan man tænke i en supplerende "personale-ekspres" fra Aarhus koordineret med de store vagtskifter, som kun stopper Skanderborg, Silkeborg og Herning, men det kan vurderes på et senere tidspunkt.

1 Transportministeriet, handout om "Etablering af ny station ved Gødstrup, Region Midtjylland"

2 med timetogene refereres til forbindelsen mellem Struer og Fredericia/København, der kører i timedrift i faste minuttal

3 Aktuelt kører der ca. 4 tog i hver retning på hverdage, men det er planen at de skal køre hver time senest 2017.

4 BaneDanmark: "Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet"

Alternativ 3: Simpel fremskrivning af den eksisterende model

Transportministeriets plan lyder umiddelbart som en enkel og god ide. Den vil kræve minimale ændringer af køreplanen og betyder, at man kan nøjes med ét spor i Gødstrup. Men som nævnt er der ved nærmere eftersyn en række forudsætninger, som gør modellen problematisk.

For det første bliver køreplanen **ikke** robust. Med den nuværende køreplan, hvor der skiftevis kører IC3- og MR-tog, er det i praksis kun muligt at indhente ca. 2-3 minutters forsinkelse/time. Dette skal sammenholdes med, at man må forvente stor udveksling af passager på Gødstrup, hvorfor der må påregnes en samlet køretidsforlængelse på 2 min. i hver retning. IC3 og tilsvarende materiel har bedre accelerationsegenskaber end MR-togene, men det bliver mere vanskeligt at indhente forsinkelser end med den gældende køreplan.

For det andet tager den ikke højde for Region Midtjyllands naturlige ønske om, at Gødstrup bliver betjent med direkte forbindelser til Aarhus. Med den gældende plan ankommer Arrivas regionale lyntog eksempelvis til Herning 5 min. efter timetoget mod Holstebro er kørt.

For det tredje tager den ikke højde for, at der sandsynligvis bliver store ændringer af det landsdækkende køreplanmønster i 2015, når der er elektrificeret til Esbjerg og en mængde IC3-tog dermed frigøres til andre strækninger. Det har været nævnt som en mulighed, at strækningen Struer – Fredericia ikke længere skal betjenes med direkte forbindelser til København, hvilket giver mulighed for at lave en del ændringer i.f.t. det aktuelle mønster.

For det fjerde er det en ufleksibel løsning. Mellem Herning og Holstebro er der mulighed for krydsning fire steder: Skibbild, Vildbjerg, Aulum og Tvis. Gødstrup ligger på stykket Herning – Skibbild, som i er forvejen den længste delstrækning mellem krydsningsstederne. Når der kommer et ekstra stop her, kommer det til at give meget faste bindinger til, hvordan køreplanen kan udformes. Det kan dermed risikere at blokere for en tidsgevinst, hvis BaneDanmarks forslag vedr. Signalprojektet bliver gennemført. Endelig vil det kun være muligt at betjene Tvis med myldretidstog og ganske få timetog.

Samlet set vurderes det som problematisk løsning, der risikerer at give en ikke tilfredsstillende rejseoplevelse til nuværende og nye kunder pga. dårlig regularitet og ventetid mellem togforbindelser.

Sammenfatning

Det vil være muligt at anlægge en ny station i Tvis for under 10 mio. kr. Denne kan betjenes i timedrift ved en robust omlægning af eksisterende køreplan. Dette vil forbedre kollektive trafikbetjening af byen og understøtte udviklingen af erhverv og boliger.

Det vil ligeledes være muligt at etablere et ekstra spor med perron i Gødstrup for ca. 10-12 mio. kr. Dette vil være en fremtidssikker løsning, også hvis strækningen Herning – Holstebro med tiden udvikler sig til en regulær nærbane, som det sker andre steder i landet.

Dette kan ses i forhold til, at banen mellem Herning og Holstebro for få år siden blev renoveret for 287 mio. kr., at der aktuelt anvendes 3,4 mia. kr. på motorvej mellem Herning og Holstebro samt at budgettet for det nye sygehus er på 4,1 mia. kr. En station i Tvis og en fleksibel løsning i Gødstrup vil være med til at give den kollektive trafik og området mellem Herning og Holstebro et gevaldigt løft for et beskedent beløb.

Ved en samtidig åbning af de to stationer og optimering af køreplanen kan man opnå en synergieffekt og et samlet mere attraktivt til de lokale og regionale rejsende. Det anbefales hermed, at

- Tvis station genåbnes som standsningssted,
- Gødstrup station etableres med to perronspor,
- strækningen Holstebro – Herning betjenes med regionaltog Struer – Fredericia i timedrift suppleret med Rex-tog mellem Aarhus og Holstebro/Struer i dagtimerne, således at der opnås halvtimedrift i det tidsrum, hvor de fleste rejser.

Yderligere beregninger og baggrundsinformationer kan rekvireres.

Oversigt over mulige køreplaner ved de forskellige alternativer

Køreplanerne er lavet efter de aktuelt gældende forudsætninger i.f.t. strækningshastighed og materiel og korrespondance til DSBs tog i Vejle/Fredericia med de aktuelle tider. Planen med "Krydsning i Gødstrup" forudsætter næppe overraskende, at der etableres et ekstra spor her, mens de øvrige planer opererer med de eksisterende krydsningsmuligheder.

Kolonne A er timetog Struer – Fredericia, der aktuelt køres af DSB med skiftevis regionaltog til Fredericia og Lyntog til Kbh. Disse forudsættes at køre i tidsrummet mellem 6 og 24 svarende til den nuværende kontrakt om regional- og fjern. Det har været foreslået, at de på længere sigt kun kører mellem Struer og Fredericia.

Kolonne B gælder ekstratogene. Der kan enten være tale om lokale tog Struer – Herning eller videreførte Rex-tog fra Aarhus. Aktuelt kører de (lidt uregelmæssigt) i tidsrummet 6-9 og 15-18 på hverdage, mens der på længere sigt bør tilsigtes 6-18 på hverdage, som Rex-togene.

1. Ændret krydsningsmønster				2. Krydsning i Gødstrup				3. Simpel fremskrivning			
	A	B		A	B		A	B		A	B
Struer	42	04		Struer	50	15		Struer	18	31	
Hjerm		11		Hjerm				Hjerm		41	
Holstebro	55	18		Holstebro	02	27		Holstebro	31	49	
Holstebro	56	21		Holstebro	04	28		Holstebro	33	02	
Tvis	04	32		Tvis	11	37		Tvis		(11)	
Avlum	10	39		Avlum	18	46		Avlum	45	20	
Vilbjerg	18	48		Vilbjerg	24	52		Vilbjerg	51	26	
Gødstrup	25	56		Gødstrup	32	01		Gødstrup	58	35	
Herning	30	02		Herning	36	05		Herning	02	41	
Mod Aarhus	08	08		Mod Aarhus	08	08		Mod Aarhus	08	08	
Mod Skjern	50			Mod Skjern	50			Mod Skjern		50	
Fra Skjern	19			Fra Skjern	19			Fra Skjern	19		
Fra Aarhus	08			Fra Aarhus	08			Fra Aarhus	47		
Herning	32			Herning	38			Herning	04		
Brande	50			Brande	53			Brande	19		
Thyregod	57			Thyregod	02			Thyregod	27		
Give	04			Give	08			Give	33		
Jelling	18	IC	xLyn	Jelling	21	xLyn	IC	Jelling	46	IC Lyn	
Vejle	33	46	38	Vejle	35*	38	46	Vejle	01	11	
Vejle	35	47	39	Vejle	40	39	47	Vejle	03	12	
Fredericia	53	09		Fredericia	58		09	Fredericia	21	34	
		IC Lyn									
Fredericia	39	39		Fredericia	05		22	Fredericia	39	39	
Vejle	52	52		Vejle	19	22	26	Vejle	53	53	
Vejle	02	54		Vejle	24*	23	27	Vejle	02	54	
Jelling	19			Jelling	42			Jelling	16		
Give	32			Give	56			Give	33		
Thyregod	38			Thyregod	03			Thyregod	39		
Brande	48			Brande	10			Brande	46		
Herning	04			Herning	25			Herning	01		
Mod Aarhus	08			Mod Aarhus	08			Mod Aarhus	08		
Mod Skjern	50			Mod Skjern	50			Mod Skjern	50		
Fra Skjern		19		Fra Skjern	19			Fra Skjern	19		
Fra Aarhus	47	08		Fra Aarhus	08	08		Fra Aarhus	47	08	
Herning	05	34		Herning	27	10		Herning	03	19	
Gødstrup	10	40		Gødstrup	33	16		Gødstrup	08	25	
Vilbjerg	18	48		Vilbjerg	40	24		Vilbjerg	14	37	
Avlum	24	55		Avlum	46	30		Avlum	20	45	
Tvis	31	04		Tvis	53	38		Tvis		(54)	
Holstebro	38	13		Holstebro	01	45		Holstebro	33	00	
Holstebro	39	19		Holstebro	02	47		Holstebro	35	01	
Hjerm	49	26		Hjerm		56		Hjerm			
Struer	56	33		Struer	14	03		Struer	47	14	

* ank. 39 og afg. 28 i forb. med IC

I ovenstående eksempler er der regnet med aktuelle køretider for Arrivas tog i Herning. Dette skyldes, at det vil være meget komplekst at ændre enkelte afgange, da køreplanen er koordineret efter en række knudepunkter (i særdeleshed Skjern og Struer) og fjerntog. Det vil naturligvis være oplagt at revidere Arrivas køreplan gennemgribende om nogle år, når DSB ændrer det nuværende mønster.

I Herning er der taget forbehold for, at Rex-togene vender og returnerer til Aarhus, mens de fleste af de almindelige regionaltog videreføres til Skjern.