



15. marts 2013

# TIMEMODELLEN

## STANDSNINGSSTED I TREKANTOMRÅDET

**Argumenter for at Trekantområdet skal betjenes af timemodellens hurtige tog og for at et nyt centralt standsningssted skal undersøges.**

- Uden betjening med det hurtige timemodeltog vil Trekantområdet som et af landets vigtigste vækstcentre få en relativ dårligere betjening end landets øvrige større byområder.
- Et standsningssted i Aarhus vil betjene op mod 350.000 indbyggere, i Odense og Aalborg i størrelsesordenen 200.000, og Esbjerg i størrelsesordenen 100.000 indbyggere. Et fælles standsningssted i Trekantområdet vil kunne betjene de 350.000 indbyggere der bor i området.
- I forhold til de stationer der tænkes betjent med de hurtigste timemodel-tog (København, Odense, Aarhus, Esbjerg og Aalborg) har et fælles standsningssted i Trekantområdet mindst samme passagergrundlag, og i flere tilfælde større.
- Uden et standsningssted i Trekantområdet for de hurtigste tog vil det blive svært at overflytte bilister til toget, og dermed aflaste motorvejsnettet og spare CO<sub>2</sub>.
- I Trekantområdet gælder ikke den samme naturlov som i de største byer, om at en station skal ligge i centrum af en by. Trekantområdet er et by-netværk, hvor der i forvejen pendles på kryds og tværs og relativt langt.
- I udenlandske højhastighedssystemer i f.eks. Tyskland, Frankrig, Spanien og Storbritannien er der med succes anlagt nye regionale park+ride stationer placeret udenfor bycentre, i tilknytning til motorvejssystemet og med gode parkeringsfaciliteter.
- Et fælles standsningssted i Trekantområdet vil med gode omstigningsmuligheder forbedre betjeningen af Syd- og Sydvestjylland væsentligt både i retning til/fra København og til/fra Aarhus/Aalborg. Samtidig vil det kunne forbedre mulighederne for togpendling væsentlig i det Østjyske bybånd.

## Baggrund

Siden midt 90'erne har Transportministeriet arbejdet med planer om hurtige togforbindelser mellem landets største byer, herunder forskellige planer for baneudretninger.

Med Trafikaftalen "Grøn Transport" fra 2009 blev det principbesluttet, at der skal arbejdes hen mod en timemodel for hurtige tog, der med en rejsetid på 1 time - og uden stop mellem de enkelte byer/stationer - skal betjene de største byer. Iflg. "Grøn Transport"-aftalen skal timemodellen inkludere København, Odense, Aarhus og Aalborg, og evt. på sigt Esbjerg og Herning.

Med "Grøn Transport"-aftalen fra 2009 blev det besluttet at afsætte penge til og gennemføre, 1. etape København-Odense og 3. etape Aarhus-Aalborg inden 2020.

Det blev samtidig besluttet, som led i de strategiske undersøgelser, at gennemføre analyser af hvordan etappen mellem Odense og Aarhus (2. etape) kan gennemføres. Der har dog ikke hidtil været afsat penge til at gennemføre denne etape. I den forbindelse har Transportministeriet arbejdet med 2-3 modeller:

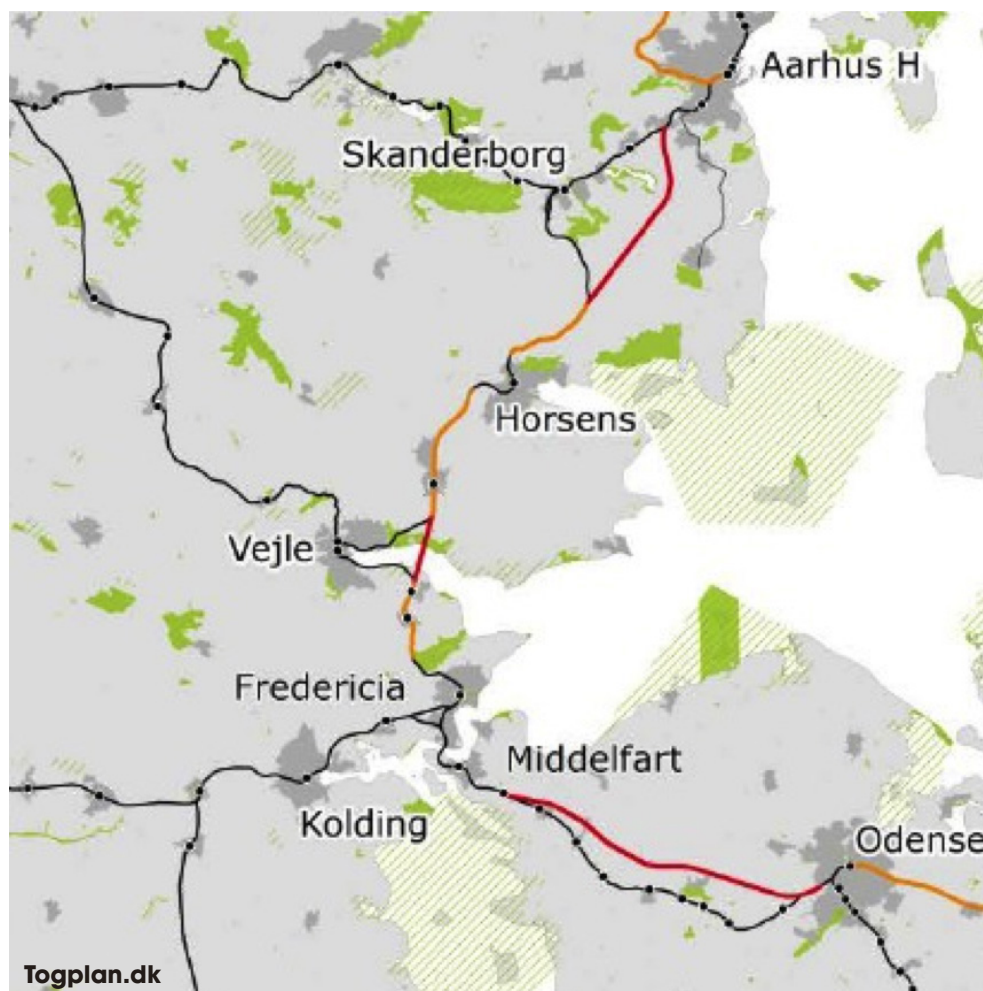
- med forskellige baneudretninger via Lillebælt,
- via en Nordfyn-Juelsminde forbindelse
- via en Kattegatforbindelse direkte til Aarhus.



ICE tog i Kolding

Under alle omstændigheder har Transportministeriet/Trafikstyrelsen ikke i nogen af modellerne opereret med betjening/standsningsted i Trekantområdet for de hurtige timemodel tog. Der har heller ikke indgået hurtigere og flere togforbindelser mod Flensburg/Hamburg i Transportministeriets planer.

Med "Togplan.dk", som regeringen lancerede den 1. marts 2013, har regeringen, ved hjælp af 27,5 mia. kr. fra ekstra Nordsøbeskatning, øremærket penge til hhv. elektrificering af de fleste dele af landets banenet, samt gennemførelse af timemodellen etape 2, mellem Odense og Aarhus. Samtidig har regeringen med udspillet valgt løsningsmodel for etappen mellem Odense og Aarhus. Odense-Aarhus på en time skal med Togplan.dk nås med modellen via Lillebælt, og inkludere en ny bane over Vestfyn, ny forbindelse over Vejle fjord mellem Brejning og Daugård samt en udretning mellem Hovedgård og Aarhus. Iflg. Togplan.dk skal timemodellen desuden udstrækkes til Esbjerg, så der bliver en rejsetid på en time mellem Odense og Esbjerg.



Togplan.dk er en langsigtet plan, hvor alle elementer ifølge det oplyste skal realiseres i perioden 2017-2042 i takt med at mer-indtægterne fra Nordsøbeskatningen indløber. Den største del af mer-indtægterne vil ifølge det oplyste indgå til statskassen de første 5-10 år efter 2017, og de fleste af elementerne i Togplan.dk kan derfor også realiseres i denne periode. Ifølge de foreløbige planer skal der startes med elektrificering, der skal være realiseret senest i 2025, og det er dermed næppe realistisk, at de større baneprojekter, f.eks. ny bane over Vestfyn og en bro over Vejle fjord er realiseret før 2025-2030. Det er dog forventningen, at der vil blive igangsat VVM undersøgelser for de større anlæg indenfor de nærmeste år, og at beslutning vedrørende præcise linjeføringer og placering af evt. nye stationer derfor vil blive taget indenfor en kort årrække.

Togplan.dk indeholder fortsat ikke et standsningssted i Trekantområdet for de hurtige tog mod Aarhus og Aalborg. Fredericia og Vejle skal betjenes af mere sekundære tog, der på grund af flere stop, og delvis kørsel ad eksisterende banestrækninger, vil have en længere rejsetid end de hurtige timemodeltog. Det er pt. ikke helt klart om de tog der f.eks. planlægges at betjene Fredericia og Vejle skal være elektriske tog, da det ikke er meldt ud hvorvidt de eksisterende baner, f.eks. via Vejle vil blive elektrificeret.

Togplan.dk indeholder heller ikke noget om bedre togforbindelser mod Flensburg/Hamburg, idet Transportministeriet fortsat alene fokuserer på til/fra København.

---

### Fælles standsningssted i Trekantområdet

Trekantområdet har gennem flere år peget på, at en kommende timemodel på hovedlinjen mod Aarhus/Aalborg ud fra bl.a. passagergrundlag og mulighed for overflytning fra bil til tog skal indeholde betjening af Trekantområdet gennem et fælles standsningssted.

Fra Trekantområdet har der været peget på, at placering af et fælles standsningssted i Trekantområdet bør afhænge af, hvor der i forhold til passagerunderlag og samfundsøkonomi er det største potentiale. Der kan i princippet være tale om en af de eksisterende store stationer på strækningen (Fredericia eller Vejle) eller en ny placering, der med park+ride faciliteter kan betjene hele området.



Fra Trekantområdet har der vedholdende været argumenteret overfor embedsmænd i Transportministeriet og Trafikstyrelse, at et fælles standsningssted bør indgå i analyserne. Fra embedsmandsside har det hidtil været afvist at undersøge muligheden

Som begrundelse for at afvise analysen af et standsningssted i Trekantområdet er der bl.a. henvist til at Middelfart, Fredericia og Vejle i lighed med alle andre stationer får tidsmæssige fordele af nogle af forbedringerne i timemodellen, og at det ikke er foreneligt med en rejsetid Odense-Aarhus på en time at de hurtige tog standser i Trekantområdet .

Transportministeriet og Trafikstyrelsen har hidtil i timemodellplanlægningen entydigt fokuseret på at nå en time mellem landets 5 største byer, uanset hvilket potentiale man derved springer over.

Allerede i dag har Fredericia og Vejle hver især flere daglige togrejsende end f.eks. Esbjerg og Herning og næsten ligeså mange som Aalborg.

<b>Antal afrejsende passagerer dagligt (2008)</b>	
Odense	16.665
Aarhus	18.584
Aalborg	6.841
Esbjerg	4.518
Herning	3.935
Vejle	5.319
Fredericia	5.283
Kolding	4.430
Middelfart	2.723
<b>Trekantområdet ialt</b>	<b>17.755</b>

\* Trekantområdet i alt: Vejle, Fredericia, Kolding, Middelfart

Tilsammen har de vigtigste stationer i Trekantområdet flere daglige togrejsende end Odense, og næsten lige så mange som Aarhus. I tallet for Trekantområdet indgår de nuværende passagertal for stationerne Middelfart, Fredericia, Vejle og Kolding. Det er de stationer, det skønnes relevant at medtage som underlag for et fælles standsningssted.

Hvis der alene ses på indbyrdes rejser mellem de stationer der planlægges at indgå i timemodellen, viser det sig meget tydeligt, at der er væsentlig flere rejser til/fra Trekantområdet end mellem flere af timemodel byerne. Der er således flere rejser dagligt mellem Trekantområdet og København end mellem København og Aalborg eller mellem København og Esbjerg, og tallet for rejsende mellem Aarhus og København er ikke meget større end mellem Trekantområdet og København. Mellem Odense og Aarhus er der dagligt kun ca. 650 togrejser, mens der mellem Trekantområdet og hhv. Odense og Aarhus dagligt er hhv.ca. 2260 og ca. 1500 togrejser.

<b>Daglig antal togrejser ml. destinationer (2008)</b>					
<b>Odense</b>	4.800				
<b>Trekantområdet</b>	2.230	2.254			
<b>Aarhus</b>	2.596	656	1.490		
<b>Nord for Aarhus</b>	1.536	1.536	356	4.446	
<b>Esbjerg</b>	626	194	398	114	50
	<b>København</b>	<b>Odense</b>	<b>Trekantområdet</b>	<b>Aarhus</b>	<b>Nord for Aarhus</b>

\* Tallet for Trekantområdet inkluderer her Middelfart, Fredericia, Vejle og Kolding stationer. Der foreligger ikke særskilte tal for fjerntogtrafikken til/fra Aalborg, men alene til/fra Jylland nord for Aarhus (dvs. inkl. Randers/Viborg/Hobro og Vendsyssel). Alene mellem Trekantområdet og København er der 50 % flere rejsende end mellem Jylland nord for Aarhus og København.

Et nyt standsningssted i Trekantområdet, der kunne ligge udenfor en bykerne, er fra Transportministeriet og Trafikstyrelsen blevet afvist med at togrejser skal gå fra centrum til centrum. Det har været den gængse tankegang i Danmark, og svarer også til det nuværende betjeningskoncept i Danmark mellem de større byer.

I betjeningskoncepterne for højhastighedssystemerne i udlandet - bl.a. i Tyskland, Frankrig, Spanien og Storbritannien - er den traditionelle betjening fra centrum til centrum i de store byer, imidlertid i mange tilfælde med succes blevet suppleret med betjening af nye regionale park+ride stationer, placeret udenfor bycentre, men i tilknytning til motorvejssystemet og gode parkeringsmuligheder.

Til forskel fra København, Odense og Aarhus er det, ifølge Trafikstyrelsens data, i dag 30 % af alle togture i Trekantområdet der starter med en biltur til stationen. Det er således ikke ualmindeligt f.eks. at tage bilen fra Kolding til Fredericia for at stige på lyntoget mod København her. I København, Odense og Aarhus er det tilsvarende tal for togrejser, der starter med en biltur til stationen kun mellem 9 og 13 %.

Frem for at sammenligne med de nævnte store byer bør et fælles centralt placeret standsningssted ved motorvejen sammenlignes med den regionale station i Nyborg, hvor op mod 50 % af de tog rejsende tager bilen til stationen. Nyborg opsamler rejsende fra store dele af Øst-Fyn, inkl. det sydøstlige Odense, idet det er mere hensigtsmæssigt og hurtigere at køre til Nyborg end at tage til centrum af Odense.

Det samme vil være tilfældet i Trekantområdet. For mange rejsende fra Trekantområdet vil det være hurtigere og/eller mere bekvemt at køre til et centralt standsningssted ved motorvejen end til en station i centrum af en af byerne. Samtidig vil det være væsentlig lettere at etablere det tilstrækkelige antal parkeringspladser ved en ny placering, end inde i de eksisterende bycentre.

I "Grøn Trafik"-aftalen fra 2009 blev overflytning af bilture til toget – specielt på de vejstrækninger med mest trængsel – angivet som et væsentligt argument for timemodellen. Motorvejene i Trekantområdet – med Vejlefjordbroen og Lillebæltsbroen – er blandt de motorveje på strækningen København – Aalborg med mest trængsel. Det vil imidlertid være meget svært at trække særligt mange bilister over i toget med en timemodel, der ikke standser i Trekantområdet. Det skyldes at blandt de biler, der f.eks. kører over Vejlefjordbroen eller Lillebæltsbroen er der relativt få, der skal hele vejen mellem Aarhus – Odense eller længere. De fleste skal noget kortere, og rigtig mange har ærinde i Trekantområdet.



**Montabaur ICE station på den nye højhastighedsstrækning Köln-Frankfurt**



**Valence TGV station, Frankrig**



**Ebbsfleet International, UK.  
Ny station på højhastighedsbanen London - Channel Tunnel**



Trafikanalyser - foretaget på Vejdirektoratets Jylland-Fyn model - over hvor langt bilture fra Aarhus skal, viser således at kun 8-9 % af bilturene på E45 syd for Aarhus skal hele vejen til Odense eller længere. Det vil sige at højst 8-9 % af bilturene kan overflyttes til de hurtige tog, hvis der ikke standses mellem Odense og Aarhus. Hvis der til gengæld standses i Trekantområdet er der betydeligt større potentiale for overflytning, idet omkring 50 % af bilturene på E45 syd for Aarhus skal til Trekantområdet eller længere.

Togplan.dk indeholder som tidligere nævnt ikke noget om bedre betjening internt i Jylland mellem Aarhus/Aalborg og Syd- og Sydvestjylland eller videre mod Tyskland. Et fælles standsningssted i Trekantområdet - med gode omstigningsmuligheder - vil kunne sammenbinde togene fra København mod hhv. Aarhus/Aalborg og fra København mod Esbjerg/Sønderjylland, og derved give en væsentlig bedre og hurtigere kollektiv betjening mellem Aarhus/Aalborg og Syd- og Sydvestjylland. Samtidig vil et fælles standsningssted i Trekantområdet for de hurtige timemodel tog, give væsentlig hurtigere transportmuligheder internt i det østjyske bybånd mellem de vigtigste kraftcentre Trekantområdet og Aarhus.

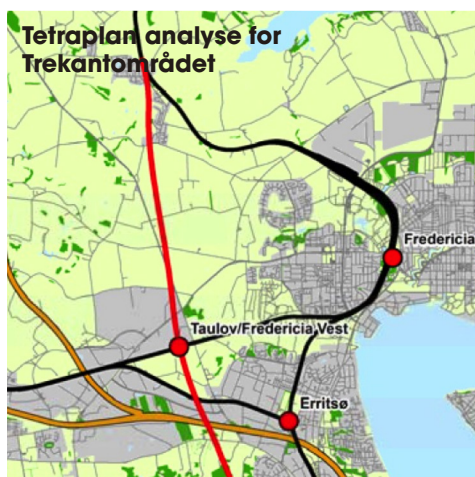
---

### **Trekantområdet analyser vedrørende fælles standsningssted**

For at underbygge Trekantområdets synspunkter, har Trekantområdet Danmark, med hjælp fra konsulentfirmaet Tetraplan igangsat en analyse af passagerpotentiale og samfundsøkonomi ved et fælles standsningssted i Trekantområdet for de hurtige timemodel tog.

Første fase af denne analyse har indkredset hvilke stationsplaceringer, det vil være relevant at arbejde videre med. Denne indkredsning har primært fokuseret på befolkningsopland og arbejdspladsopland – altså hvilke placeringer, der inden for en given transporttid (bil/cykel/bus) kan betjene flest borgere og arbejdspladser. Næste fase af analysen, der skal give et bud på passagerpotentiale og samfundsøkonomi, afventer den såkaldte Landstrafikmodel. Landstrafikmodellen, specielt hvad angår den kollektive trafik, er forsinket og forventes først at være klar i løbet af sommeren 2013.

Den umiddelbare konklusion på første fase af analysen er, at det vil være relevant at kigge på de to eksisterende stationer i Fredericia og Vejle samt to nye placeringer, dels en placering i Erritsø, hvor banerne skilles mod hhv. Vejle/Aarhus og Kolding/Esbjerg, og hvor Trafikstyrelsen i anden anledning har konkludere, at det teknisk er muligt at placere en station, og dels en placering i Taulov/Fredericia Vest området, såfremt man vælger at lave en ny bane vest om Fredericia.



Med hensyn til befolknings- og arbejdspladsopland er det klart hhv. Vejle og en ny placering i Erritsø der kommer bedst ud, når der tales opland- /tilbringertrafik på op til 20-30 min. med bil. Ifølge

Tetraplan er det for en regional park+ride station næppe relevant at medtage opland- /tilbringertrafik der overstiger 20-30 min. bilkørsel. Nuværende Fredericia station og en ny placering i Taulov/Fredericia Vest området ligger dårligere end Vejle station og Erritsø med hensyn til befolknings- og arbejdspladsopland. Dermed er der dog ikke sagt noget om passagerpotentiale eller samfundsøkonomi.

Med det nye regeringsudspil er en placering i Taulov/Fredericia Vest området ikke længere relevant, da der ikke indgår en ny bane vest om Fredericia i de præsenterede planer. Der kunne ligeledes argumenteres for at Vejle heller ikke længere er relevant, da de hurtige tog forudsættes ført via en ny bro over Vejle fjord, og således ikke skal passere Vejle station. Vejle kommer imidlertid, som nævnt ud som en af de to placeringer, der set ud fra befolknings- og arbejdsplads opland er blandt de to bedste. Det vurderes derfor fortsat relevant at medtage Vejle i analysen.

<b>Befolknings- underlag med bil som tilbringer</b>	<b>Max 20 min. tilbringertid</b>	<b>Max. 30 min. tilbringertid</b>
Vejle	146.000	382.000
Fredericia	132.000	284.000
Erritsø	195.000	320.000

Efter regeringens præsentation af Togplan.dk har Trafikstyrelsen for første gang uformelt åbnet op for muligheden for at inddrage et fælles standsningssted i Trekantområdet for de hurtige timemodel tog, i de videre analyser. Der er dog ikke lovet noget i den retning, og Trekantområdet vil derfor både på det politiske niveau og på embedsmandsniveau fastholde presset for at et fælles standsningssted i Trekantområdet skal undersøges nærmere. I Trekantområdet Danmark vil vi samtidig parallelt fortsætte vores egen analyse, for bedst muligt at underbygge vores ønske.

Det er på det nuværende vidensgrundlag ikke på samme måde muligt at argumentere for hurtigere togforbindelser mod Flensburg/Hamburg. Det eksisterende trafikgrundlag for den grænseoverskridende trafik er meget dårligt dokumenteret/ beskrevet. Der er en betydelig vejtrafik nord-syd i Jylland, og rent faktisk flere der fra E45 syd for Aarhus efter Trekantområdet fortsætter mod syd, end der skal mod øst (Fyn), men det er kun et ret begrænset tal der fortsætter helt til grænsen, og endnu færre helt til Hamburg.

---