



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 sparsomt 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 afgang, 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 foldecyklar 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 befolkningstætheden 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 regionaltogene 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 med en 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.