

Humblebæk den 26. marts 2019

Til Folketingets Transportudvalg

Forbedring af togtrafikken i Midt- og Vestjylland

Med den i december indgåede aftale med Arriva om togkørsel på Sydfyn samt Midt- og Vestjylland fra udgangen af 2020 er der udsigt til en økonomisk besparelse på godt 30 % for hver kørt kilometer sammenlignet med ministeriets nuværende kontrakt med selskabet. Det er ganske positivt og må bl.a. kunne udnyttes til forbedringer af den kollektive trafik i netop Midt- og Vestjylland.

Tilbuddet må i øvrigt være særdeles gunstigt, idet den årlige gennemsnitlige omkostning jf. pressemeddelelsen den 6. december 2018 er på ca. 205 mio.kr årlig for et kørselsomfang på 10,9 mio.km årligt i perioden december 2020 – december 2028. Til sammenligning kostede den nuværende aftale med Arriva jf. Trafikkøbsrapport 2017 i alt 231 mio.kr for et kørselsomfang på 7,9 mio.km.

Den nye kontrakt har efter min opfattelse dog også sine begrænsninger, idet antallet af direkte togforbindelser mellem Vestjylland og hovedstaden vil blive mere end halveret fra december 2020, og at passagerne skal fremover skal anvende Vejle som skiftestation i stedet for det jyske jernbaneknudepunkt Fredericia. Desuden må passagerne på samme strækning tage sig til takke med ældre Desiro-togsæt, hvis komfort er betydelig dårligere end de IC3- og IC4-togsæt der i dag betjener strækningen Fredericia-Herning-Struer. Dette vil være en klar forringelse af togtrafikken i Midtjylland, og vil uvilkårlig betyde færre passagerer på strækningen.

Forringelsen står også i skarp kontrast til den årlige besparelse der er opnået med tilbuddet, og som ikke umiddelbart kommer Midt- og vestjyderne til nogen gavn. Eksempelvis kører der i dag 11 direkte lyntogsforbindelser fra Struer til hovedstaden på hverdage og 10 i modsatte retning (se faktaboksen nederst). Med det tidligste tog er det muligt at være i København før kl. 9. Turen fra Herning tager lidt over 3 timer. En mulighed mange pendlere og erhvervsrejsende benytter sig, hvor rejsetiden kan nyttiggøres til arbejde. Fra december 2020 reduceres antallet af lyntog til blot 4 daglige afgang. Og ikke nok med det, så er der endda udsigt til at lyntogene helt forsvinder fem år senere, når nye elektriske tog tager over på hovestrækningerne og sender IC3-togene på pension.

Nu hvor det er lykkedes at spare ca. 30 % på udgifterne til at køre tog i Midt- og Vestjylland – anslået til ca. 65-70 mio.kr årligt – vil det være rimeligt at noget af besparelsen blev anvendt til at forbedre togtrafikken i Vestjylland, til fordel for erhvervslivet og pendlerne i området. Jeg vil derfor opfordre medlemmerne af Trafikudvalget til at overveje nogle konkrete forslag til forbedringer, som kan fastholde mobilitet og væksten i Nordvestjylland:

Etablering af halvtimes trafik mellem Vejle og Herning

Trafikopfanget løftes op på samme omfang som på strækningerne Aarhus-Viborg, Aarhus-Herning, Herning-Holstebro, Esbjerg-Varde og Esbjerg-Ribe, hvor der køres op til to afgang i timen på hverdage. Herved vil det være mere attraktivt for jobpendlere og uddannelsessøgende at anvende toget til f.eks. uddannelse i Herning, job ved Siemens/Bestseller m.fl. i Brande eller de mange virksomheder, der er beliggende i Trekantområdet. Herning vil dermed kunne have tilnærmet halvtimes drift i tre retning.

Halvtimes trafik vil desuden give bedre robusthed ved togskifte i Vejle, hvor et forsinket lyntog fra København resultere i et ufrivilligt ophold på op til 55 minutter med den plan der er lagt op til nu.

Opretholdelse af halvtimes trafik mellem Vejle og Herning vil naturligvis blive udfordret, den dag hvor lufthavnsbanen til Billund åbnes. Dette sker dog tidligst i midten af 2020'erne og inden da må det være muligt at udtænke løsningsforslag der kan øge kapaciteten i Grejsdalen til 4 tog i timen pr. retning.

Mere moderne materiel

Anskaffelse af mere moderne tog, end de 20 år gamle Desiro-lokaltog, der skal erstatte i stedet for IC3 og IC4 mellem Fredericia og Struer. Desiro-togsættene er beregnet for kortere strækninger og har en utidssvarende komfort. Desuden har de en relativ dårlig driftssikkerhed, som ligger endda ligger under de sidste gamle MR-togsæt, der er udfasning disse år. Tophastigheden er desuden kun 120 km/t, dvs. de kan ikke udnytte en mulig hastighedsforøgelse på op til 160 km/t på strækningen Vejle-Herning-Struer når Signalprogrammet er udrullet i 2024.

I første omgang kunne en del af DSB's overtallige IC4-togsæt stilles til rådighed for Arriva, indtil der er truffet beslutning om fremtidens tog til de regionale baner (f.eks. batteri, brint- eller biogasdrevet togsæt) eller til der truffet beslutning om strækningen Vejle-Struer skal elektrificeres. De vil andet end lige være bedre end 20 år gamle dieseltogsæt, med ringe komfort. Desuden vil det have større værdi at genbruge togene i det omfang det er muligt, end blot skrotte de dem.

Direkte lyntogsforbindelser til hele Midt- og Vestjylland

I stedet for de fire direkte lyntogsforbindelser mellem Struer og København, der er lagt op til i trafikaftalen, forbedres DSB's nuværende lyntogssystem og gøres tillige uafhængigt af Arrivas regionaltogssystem. Et nyt lyntogssystemet kunne f.eks. kører hver anden time mellem Herning og København, og skiftevis fortsætte til Struer/Thisted eller Skjern/Ringkøbing hver 4. time. Dette vil binde Nordvestjylland bedre sammen med Østdanmark end det er tilfældet i dag.

Kunne lyntoget nøjes med stop i Brande på strækningen Vejle-Herning, ville køretiden kunne reduceres med ca. 5-10 minutter i forhold til i dag. Når det nye signalsystem bliver taget i brug, og hastighedsopgradering giver mulighed for at køre op til 160 km/t mod dagens maksimalt 120 km/t, ville køretiden kunne reduceres yderligere.

De overtallige IC4 vil også kunne anvendes til disse tog, indtil det besluttet om strækningen Vejle-Struer skal elektrificeres. Alternativt kunne den del af lyntogtrafikken udbydes i 2024 og eventuel ændres til sit eget lyntogssystem, når DSB's nuværende trafikkontrakt for landsdækkende IC- og Lyntogstrafik udløber.

Et opgraderet regionaltog- og/eller lyntogssystem i Midt- og Vestjylland vil give et markant og tiltrængt løft af den fremtidige togtrafik til gavn for erhvervslivet såvel som de mange vest- og midtjyder der dagligt anvender toget til skole eller arbejde. Og pengene burde være der, i og med det netop overståede trafikudbud, er lykkedes at spare 70 mio. kr. årligt på at kører tog for vest- og midtjyderne.

Jeg håber medlemmerne af Trafikudvalget vil overveje ovennævnte muligheder, og være med til at sikre at gevinsten ved trafikudbud også kommer togpassagererne i Midt- og Vestjylland til gode i form af et bedre trafiktilbud end tidligere. Som udbuddet faldt ud i december, var det kun staten der vandt på den nye aftale med Arriva.

Med venlig hilsen

Tommy O. Jensen

Redaktør for tidsskriftet Jernbanen – Dansk Jernbane-Klub

Langebjergvej 534

3050 Humlebæk

Lyntogsafgange 2019

Fra Herning til Odense/København mandag-fredage jf. gældende DSB-køreplan:

4:58, 5:58, 6:58, 8:58, 10:58, 12:58, 13:58, 14:58, 15:58, 16:58 og 18:58

Fra København mod Herning mandag-fredage jf. gældende DSB-køreplan:

6:52, 7:52, 8:52, 10:52, 12:52, 14:52, 15:52; 16:52, 18:52, 20:52

Køretid Lyntog Herning-Odense: 1 time og 51 minutter

Køretid Lyntog Herning-København: 3 timer og 10 minutter

Mulig Lyntogskøreplan i 2021?

Fra Herning 6:58, 10:58, 14:58 og 18:58

Fra København 6:52, 10:52, 14:52 og 18:52