

Kære Trafikudvalg

Hele togtrafikken i Midt- og Vestjylland skal inden for de kommende 10 år igennem en større transformation. Det er ifølge udmeldingerne tanken, at de efterhånden bedagede Arriva Lint og Desiro-togsæt skal udskiftes med miljøvenlige elektriske batteritogsæt i forbindelse med, at Arrivas nuværende kontrakt udløber.

I denne forbindelse er det efter min mening en stor fejl, at den ellers tidligere besluttede elektrificering af strækningen mellem Vejle og Struer er aflyst. Aflysningen begrundes med dårlig samfundsøkonomisk forrentning. Jeg mener dog, at denne analyse ikke tager højde for en række væsentlige forhold, som er uddybet nedenfor og som alt i alt giver grund til, at projektet med elektrificering bør genovervejes.

- **Der skal alligevel bygges en batterilade-infrastruktur**

I forbindelse med den nødvendige udskiftning af de nuværende togsæt, er det planen, at der skal indsættes moderne og miljøvenlige batteritog i hele det Midt- og Vestjyske område. Der er i den forbindelse lavet en screening af omkostningerne ved at indføre batteritog.¹ I denne redegøres der for, at drift af batteritog på Vejle-Struer banen kræver ladestationer i Herning, Holstebro og Stuer. Omkostningerne til at etablere disse vurderes til at blive ca. 235 mio. kr. Hvis banen Vejle-Stuer elektrificeres "forsvinder" denne udgift, da elektrificeringen af hele strækningen muliggør ladning af batteritogene på alle de berørte lokaliteter, samt naturligvis på resten af strækningen. En samfundsøkonomisk analyse bør derfor tage hensyn til den udgift som alligevel kommer, når der skal etableres lade-infrastruktur på de nævnte stationer.

- **Der vil være en betydelig mere effektiv udnyttelse af materiellet pga. ladning under kørsel**

Strækningen mellem Vejle og Stuer er helt central for næsten al togdrift i Midt- og Vestjylland. Således kommer alle tog på strækningerne mellem Aarhus-Langå-Struer, Aarhus-Skanderborg/Galten-Herning, Stuer-Thisted, Holstebro-Skjern, Herning-Skjern i berøring med banen, og tog der kører på disse strækninger vil derfor med effektiv køreplanslægning næsten altid kunne oplades under kørsel. Fx vil tog, der kører Aarhus-Skanderborg-Herning-Struer-Thisted, være under køreledninger både Aarhus-Skanderborg og Herning-Stuer, og vil således kunne køre Aarhus-Thisted helt uden ophold for at lade. Det giver en effektiv materialeudnyttelse og mindsker behovet for forsinkende "tvungne ophold", der ellers kan komme pga. faren for at "køre batterierne flade".

- **Der vil være et øget passagertal ved timedrift med højklasse fjerntog til hovedstaden**

En elektrificering af banen Vejle-Struer muliggør, at der hver time kommer fjerntog til Fyn og Sjælland fra hele strækningen herunder Stuer, Holstebro og Herning. Den samfundsøkonomiske analyse som bruges til at afvise elektrificeringen, baserer sig på antagelsen om at " ... *det i beregningerne er forudsat, at alle rejsende skal skifte tog i ... Vejle, uanset om der elektrificeres.*"² Denne antagelse mener jeg ikke holder. Det virker indlysende at en højklasseløsning med fjerntog hver time vil øge passagertallet væsentligt, i forhold til timedrift med regionaltoget og tvungne skift i Vejle. De tvungne skift i Vejle medfører desuden en væsentlig risiko for missede forbindelser mellem togene, hvilket på nuværende tidspunkt opleves mange gange hver uge efter selv forholdsvis små forsinkelser hos enten Arriva eller DSB.

¹ Omstilling af jernbaneinfrastruktur til batteridrift, Banedanmark 2021

² Strategisk analyse af elektrificeringen af banenettet, Banedanmark 2011, side 18

- **Det vil være en del af den regionale udvikling og et sammenhængende Danmark**

Strækningen Vejle-Stuer er hele Midt- og Vestjyllands livsnerve når der tænkes på kollektiv trafik. Der har været rigtig mange tilbagemeldinger fra hele området vedrørende den nedklassering af banen, der skete ved Arrivas overtagelse af banen - herunder det dårligere materiel, der kører på banen og de langt færre direkte afgang mod Fyn og Sjælland. Senest har der i forbindelse med høringen af *Trafikplan for de statslige jernbaner*³ været et massivt ønske om opgradering af landsforbindelserne på Vejle-Stuer banen fra både regioner og de fleste kommuner i Midt- og Vestjylland. En elektrificering af banen vil binde området langt bedre sammen med resten af landet, da det muliggør en højklasse togforbindelse hele vejen mellem Struer og København og sikrer, at borgere i hele Midt og Vestjylland maksimalt har et togskifte for at komme til Fyn og Sjælland.

- **Det er ikke nødvendigt at introducere en ny materieltype**

I forbindelse med de mange beklagelser, der er kommet fra brugerne og kommunerne vedrørende de få fjerntog, der pt kører (og det planlagte totale stop for fjerntog på Vejle-Stuer banen), er der fremkommet tanker om at køre batteritog mellem Stuer og København for at sikre gode forbindelser. Det er naturligvis en nærliggende tanke, men ideen er ikke en god løsning da:

- Der vil blive tale om en forlængelse af batteritog, der først og fremmest vil køre i det Jyske område og som kun én gang i timen eller måske hver anden time kommer til København. Alle tidligere erfaringer med særlige togtyper med få togsæt i et område er dårlige, da kun få førere er uddannet til netop den togtype og der er langt til værksteder ved evt. nedbrud.
- Nye batteritog til Midt- og Vestjylland vil formodentligt blive af grundtypen "regionaltog", der mht. komfort ikke nødvendigvis egner sig til lange ture på tværs af landet. Samtidig vil tophastigheden for den togtype, der bruges til regionaltog i Midt- og Vestjylland næppe være 180 eller 200 km/t, som er det der skal til, for at sikre smidig indpasning i den øvrige trafik og konkurrencedygtige rejsetider
- Løsningen på de to ovenstående problemstillinger kunne være at introducere helt ny og ekstra batteritogtype, men det vil næppe være bæredygtigt at have en helt ny togtype som udelukkende skal trafikere forbindelsen Stuer-København.

En elektrificering af Vejle-Stuer banen vil løse de ovenstående problemer fuldstændigt, da det muliggør kørsel med DSB's nye IC5 tog på hele strækningen og muliggør sammenkobling af togene fra Vejle-Stuer banen med resten af fjerntogene i Danmark.

Det er mit håb, at I vil genoverveje elektrificeringen af Vejle-Struer banen, da jeg mener, at der er gode både økonomiske, driftsmæssige og regionale argumenter for en elektrificering, samtidig med at passagerne på banen vil opleve et helt andet produkt end det nuværende. Elektrificering af banen koster naturligvis penge, men en elektrificering vil løse en langt række problemstillinger og sikre miljøvenlige og ikke mindst effektive fjerntog til de mange danskere der bor i det Midt- og Vestjyske område.

Mvh Bjarke Madsen
Daglig jysk togendler.

³ *Trafikplan for den statslige jernbane 2023*, Trafikstyrelsen