

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Strategi og Analyse
Journal nr.: 21/21134
Dato: 12. november 2012
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Ørskov@regionsyddanmark.dk
Telefon: 766319989



Region Syddanmarks hørings svar på ”Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027”

HØRINGSSVAR UNDER FORBEHOLD

Region Syddanmark har modtaget Trafikstyrelsen høringsrapport til kommentering. Det er ikke praktisk muligt, at få hørings svaret politisk godkendt inden høringsfristens udløb. Hørings svaret fremsendes dermed under forbehold af politisk godkendelse.

INDLEDENDE BEMÆRKNINGER

Region Syddanmark vil gerne overordnet set udtrykke sin anerkendelse af det arbejde, der ligger i Trafikplanen. Det er vigtigt med dette samlede overblik over banebetjeningen i Danmark. Regionen skal dog samtidig beklage, at Trafikplanen nærmere har karakter af en fremadrettet konsekvensanalyse end af en egentlig plan. Symptomatisk er fx, at målsætningerne i EU's hvidbog for transport refereres, men det er ganske sporadisk med anvisninger på, hvordan hvidbogens målsætninger vil kunne nås. Tilsvarende med Timemodellen, hvor der på udmærket vis redegøres for, hvad der kan nås med de beslutninger, der ligger. Men der er stort set ingen overvejelser om, hvordan Timemodellen gøres færdig. Retfærdigvis skal dog nævnes, at slutforhandlingerne på grundlag af de strategiske analyser nødvendigvis gør det vanskeligt at præsentere visioner og langtrækkende planer.

Regionen har kommentarer til høringsudgaven af Trafikplanen på følgende tre temaer:

- En præcisering af, hvilke syddanske ønsker, der er i forhold til den videre udvikling af Timemodellen
- Vores bemærkninger til Trafikplanens grundlæggende principper vedr. knudepunktsstruktur samt stationsoptimering
- Regionens overvejelser og forslag vedr. initiativer med henblik på at nå en udvikling på yderligere 1,8 mia. passagerkm.

TIMEMODELLEN

På linje med Trafikplanens formuleringer anser Region Syddanmark Timemodellen som én af hovedhjørnestenene i den fremtidige togbetjening af Danmark. Timemodellen kaldes en højhastighedsvision for Danmark, men vi må konstatere, at det er en ganske uambitiøs højhastighedsvision i og med, at ambitionen er lavere end for de første højhastighedstog, der for næsten 50 år siden blev lanceret i Japan.

Der er formuleret et fælles syddansk (region og samtlige kommuner) ønske om, at Timemodellen udvides til at omfatte forbindelser mellem Odense og henholdsvis Esbjerg og Flensburg/grænsen. Der bør imidlertid også af hensyn til den interne trafik i Vestdanmark

være tilsvarende forbindelser mellem Aarhus og henholdsvis Esbjerg og Flensburg/grænsen. Derudover bør der indgå et stop i Trekantområdet i Timemodellens betjening.

Regionen finder det positivt, at København-Odense ifølge Trafikplanen i 2020 vil kunne betjenes på 1 time.

Det fremgår derudover, at Timemodellen frem mod 2022 forventes implementeret med

1. Lyntogslinje København-Odense-Aarhus-Randers-Aalborg
2. Lyntogslinje København-Odense-Fredericia-Vejle-Horsens-Aarhus
3. Der "kan være behov" for lyntogslinje København- - - Kolding - - - Esbjerg

Regionen finder at tanken om en ny fælles station i Trekantområdet bør integreres i disse forventninger til Timemodellens betjening. Trekantområdet er ved siden af Aarhus det andet tyngdepunkt i den østjyske bykorridor, og stationerne her har tilsammen lige så mange passagerer som henholdsvis Odense og Aarhus. Derfor bør der ske en paralleludvikling, sådan at der i rimelig tid etableres en fælles Trekantområdestation og samtidig sikres, at denne station indgår i Timemodellens faste standsningssteder.

Med hensyn til forbindelsen via Kolding til Esbjerg nævnes det, at der p.t. foretages undersøgelser, der kan betyde, at Odense-Esbjerg senest i 2027 kan betjenes på 1 time. Det finder regionen positivt, da man gerne ser en god betjening af Esbjerg. Derfor finder regionen det besynderligt med formuleringen om, at der "kan være behov". Hvis Esbjerg indgår som en del af Timemodellen må det heraf følge, at der samtidig er lyntogsbetjening af strækningen. Så uanset, hvad Trafikstyrelsens undersøgelser viser, mener regionen, at Esbjerg skal have lyntogsbetjening.

Hovedproblemet i Trafikplanen er, at Odense – Aarhus er ved at forsvinde ud af timeplanen. Trafikplanen nævner, at rejsetiden Odense-Aarhus stadig i 2027 vil være mere end en time, "da en opgradering vil kræve betydelige nyanlæg". Regionen finder det helt uacceptabelt, hvis der ikke iværksættes de fornødne initiativer til at rejsetiden kan komme ned på 1 time. Det er acceptabelt, at denne strækning løses som den sidste etape af den centrale Timemodell (København-Odense-Aarhus-Aalborg), men etapedelningen bør ikke misbruges til at sætte udbygningen på strækningen i stå på ubestemt tid.

Det skal i øvrigt påpeges, at en udbygning af Odense-Aarhus må forventes at omfatte et nyt spor over Vestfyn, sådan at fjerntogstrafik og regionaltogstrafik kan adskilles. Ud over at et sådant spor vil have positiv betydning for betjeningen Odense-Aarhus, må det forventes, at det også vil løse det aktuelle kapacitetsproblem på Vestfyn, og i øvrigt også bidrage til reducerede rejsetider på Odense-Esbjerg og Odense-Flensburg. Udvikling af lokalbanen bør ses i sammenhæng med letbanen i Odense, Svendborgbanen og det regionale busnet. Et nyt spor over Vestfyn vil desuden bidrage til at lette trykket på den vestfynske motorvej, som er hårdt ramt af trængsel. Regionen vil derfor kraftigt anbefale, at især udbygningen af Timemodellen over Vestfyn får en meget høj prioritet i den fortsatte baneudbygning.

Regionen bemærker, at Timemodells-forbindelsen til Flensburg ikke er nævnt med et ord. I Transportministeriets delrapportering fra december 2011 indgik denne forbindelse ellers (på kortet side 10). Det er derfor med nogen undren, at regionen nu konstaterer, at en

forbindelse til Flensburg er faldet væk. Regionen ønsker at understrege, at der er et meget stærkt ønske om at denne forbindelse indgår i den udvidede Timemodel.

TRAFIKPLANENS GRUNDPRINCIPER

Knudepunktsstruktur

Region Syddanmark ser positivt på, at der foreslås en knudepunktsstruktur, men er ikke enig i de udpegninger/forslag, der er foretaget i eksemplet på side 75.

For det første bør der også være et knudepunkt på grænsen (evt. i Flensburg eller Padborg), da regionen (som allerede nævnt) er af den opfattelse, at Timemodellen bør udvides til Flensburg. Derved opnår Flensburg en tilsvarende status som Herning og Esbjerg, der i eksemplet er udpeget som knudepunkter i Timemodellen.

For det andet bør der i Trekantområdet ske overvejelser om et mere langsigtet mål (tilsvarende som der er redegjort for i eksemplet fra Schweiz) for den samlede togbetjening. Det er en fælles syddansk opfattelse, at der bør etableres et nyt standsningssted til betjening af hele Trekantområdet (de fire største stationer i Trekantområdet har et samlet passagertal, der er helt på højde med Odense og Aarhus). Ses dette i sammenhæng med Transportministeriets delrapportering, hvor der (afsnit 3.5) nævnes muligheder for ny banebetjening i Østjylland, bl.a. "S-togs-lignende" betjening i den østjyske korridor (der defineres som strækningen mellem Odense/Kolding og Randers) bør der efter regionens opfattelse i Trafikplanen være nogle formuleringer, som kan anvendes som afsæt til et videre arbejde med sådanne tanker.

Regionen har med tilfredshed bemærket, at Transportministeren har foreslået en anden fase af den aktuelle analyse af togstationer på Vestfyn, nærmere betegnet "en bredere analyse af lokalbetjeningen mellem Odense, Trekantsområdet og Aarhus i relation til arbejdet med Timemodellen".

Der er således meget, der taler for at arbejde for en mere visionær tilgang til den samlede fremtidige togbetjening i Trekantområdet og forbindelserne herfra til både Odense og Aarhus, end den tilgang, der består i en udpegnings af Fredericia som muligt knudepunkt.

Stationsoptimering

På side 11 skrives der: "Antal tog på den enkelte strækning og standsninger på den enkelte station tager udgangspunkt i samfundsøkonomiske hensyn". Det finder regionen strider mod det, vi oplever i den aktuelle sag om stationslukninger på Vestfyn. Her er udgangspunktet tilsyneladende, at der mangler kapacitet på strækningen.

Sammenlignes der med vejtrafikken, er der på vejnettet afsluttet og pågår mange projekter i milliardklassen for at afhjælpe kapacitetsmangler. Det forekommer regionen at en undladelse af på tilsvarende vis at sikre den nødvendige banekapacitet er i modstrid med målsætningen om en fordobling af togtrafikken.

Under forudsætning af, at der tilvejebragtes den nødvendige kapacitet, så der ikke er tvivl om hvad bevæggrunden er for en evt. reduceret eller helt ophørende betjening af enkelte

stationer, finder regionen det interessant, hvis der kan påvises øgede passagertal og samfundsmæssige gevinster ved en stationsoptimering. Under disse forudsætninger vil regionen naturligvis også leve op til sit ansvar for den regionale trafik, således at de passagerer, der bliver "ladt i stikken" kan få et alternativt tilbud, fx i form af regional eller lokal bustrafik.

YDERLIGERE INITIATIVER MED HENBLIK PÅ EN FORDOBLING AF TOGTRAFIKKEN I 2030

Region Syddanmark har bemærket en ikke ubetydelig skævhed i baneinvesteringer øst og vest for Storebælt, således fremgår det (side 12-14), at passagervæksten vest for Storebælt forventes kun at være på ca. 10 % (når baggrundsvæksten trækkes fra). Det står i modsætning til den samlede vækst i Danmark, som forventes at være ca. 25 % (igen uden baggrundsvækst). Det vil altså sige, at den del af vækstraten der har sit grundlag i nye initiativer er markant meget større i Østdanmark end i Vestdanmark.

De initiativer, der er nødvendige for at nå en fordobling af togtrafikken, er der derfor al mulig grund til at fokusere i Vestdanmark.

Som nævnt i de indledende bemærkninger mangler der fx handlinger, der modsvarer de langsigtede mål med relevans for jernbanetrafikken i EU's hvidbog for transport.

Region Syddanmark vil gerne pege på forbindelsen mellem Østjylland (med sine to tyngdepunkter i Aarhus og Trekantområdet) og Hamburg som et oplagt tema at give mere opmærksomhed. Af trafikken over den dansk-tyske grænse er det kun ca. 2 %, der er togtrafik. Et helt usædvanligt lavt niveau (selv når de mange biler med grænsehandlende tages i betragtning), hvilket dog ikke kan overraske, når det overvejes, hvilket tilbud, der gives togpassagerne. Fx mellem Aarhus og Hamburg er bilrejssetiden i underkanten af 3½ time, mens den på alle afgangne på nær to daglige afgangne er mere end 5 timer med tog.

Region Syddanmark har i en nylig rapport fået foretaget beregninger af, hvad der kan opnås med den ypperste teknik for højhastighedstog, der i dag kan bringes i anvendelse. Rejssetiden vil kunne bringes helt ned på under 1½ time, hvilket vil give toget et langt bedre udgangspunkt for at kunne konkurrere med biltransport. Det er en storslået vision, der her skitseres, og vi tillader os at vedlægge omtalte rapport til orientering og inspiration.

Region Syddanmark vil derfor stærkt opfordre til, at togbetjeningen i Jyllandskorridoren indgår i vurderingen af, hvilke initiativer, der skal sættes i værk for at nå de ønskede yderligere 1,8 mia. passagerkm.

EN YDERLIGERE BEMÆRKNING

Det nævnes, at når de tyske landanlæg til Femernforbindelsen står færdige, vil der kun være kapacitet til ét godstog i timen via Padborg. Mængden af godstrafik mellem Sverige og Tyskland er jo adskillige gange større end den mængde, der køres på tog gennem Danmark. Med en klar politisk fokusering på at flytte gods til bl.a. banen, vil det så være utænkeligt at en del af godstafikken over Trelleborg-Sassnitz flyttes til bane gennem Danmark, således at belastningen på strækningen over Padborg forbliver på et relativt højt niveau?