

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Fremtidens jernbanetrafik i Vestjylland - et forslag til regional strategi

Tommy O. Jensen, Tommy.O.Jensen@Atkinsglobal.com, Atkins Danmark

Anne Kirk, Anne.Kirk@atkinsglobal.com, Atkins Danmark

Helge Bay, Helge.Bay@atkinsglobal.com, Atkins Danmark

Sammenfatning

Atkins har for Holstebro, Herning og Ringkøbing-Skjern Kommuner udarbejdet et forslag til opgradering af regionalbanerne i Vestjylland. Baggrunden for forslaget var, at der ikke var nogen klar strategi for banerne i Midt- og Vestjylland, bortset fra at skinnelegemet skal moderniseres, og at et nyt signalsystem indføres omkring 2020-22. Disse tiltag vil i sig selv formentlig ikke medføre flere passagerer, og for at fastholde og øge passagertallet må der nødvendigvis ske en række passagervendte tiltag, der vil det gøre det mere attraktivt at rejse med toget. Tiltagene kan være flere tog, bedre stationer og ikke mindst kortere rejsetid.

På kort sigt, dvs. indenfor ca. 5-10 år, foreslås mindre tilpasning af infrastruktur, etablering af nye krydsningsspor samt opgradering af hastigheden til 120 km/t, hvor dette ikke er tilfældet i dag. Trafikalt skal der sikres bedre sammenhæng mellem systemer, kortere skiftetider og omlægninger i ruter så lange skift minimeres eller undgås. Togsystemerne differentieres i regionale stoptog og hurtige regionale togsystemer med få stop (REX-tog eller IC-tog), som tilpasses i en grundkøreplan med timedrift eller ½-times drift. Dette gør det muligt at løfte kvalitet, regularitet, køretid og trafikudbud mærkbart.

På længere sigt, dvs. 10 år og derover, udnyttes gevinsten af det nye signalsystem og gennemførte spormoderniseringer, således hastigheden kommer op på 140 km/t. Alle overkørsler foreslås sikret med bomanlæg, erstattet af niveaufri eller nedlagte krydsninger. På de passagertunge strækninger mellem Silkeborg-Herning og Vejle-Herning foreslås de mest kurverige strækningsafsnit udrettet og hastigheden generelt opgraderet til 180 km/t samt etablering af dobbeltspor på hovedparten af strækningerne. En helt ny dobbeltsporet bane til 180 km/t fra Århus til Silkeborg via Galten bør etableres, for at nedbringe rejsetiden mellem Vest- og Østjylland markant. Dette kan løfte banekapaciteten mærkbart og reducere køretiden så meget, at jernbanen kan komme til at konkurrere med biltrafikken på det udbyggede motorvejsnet.

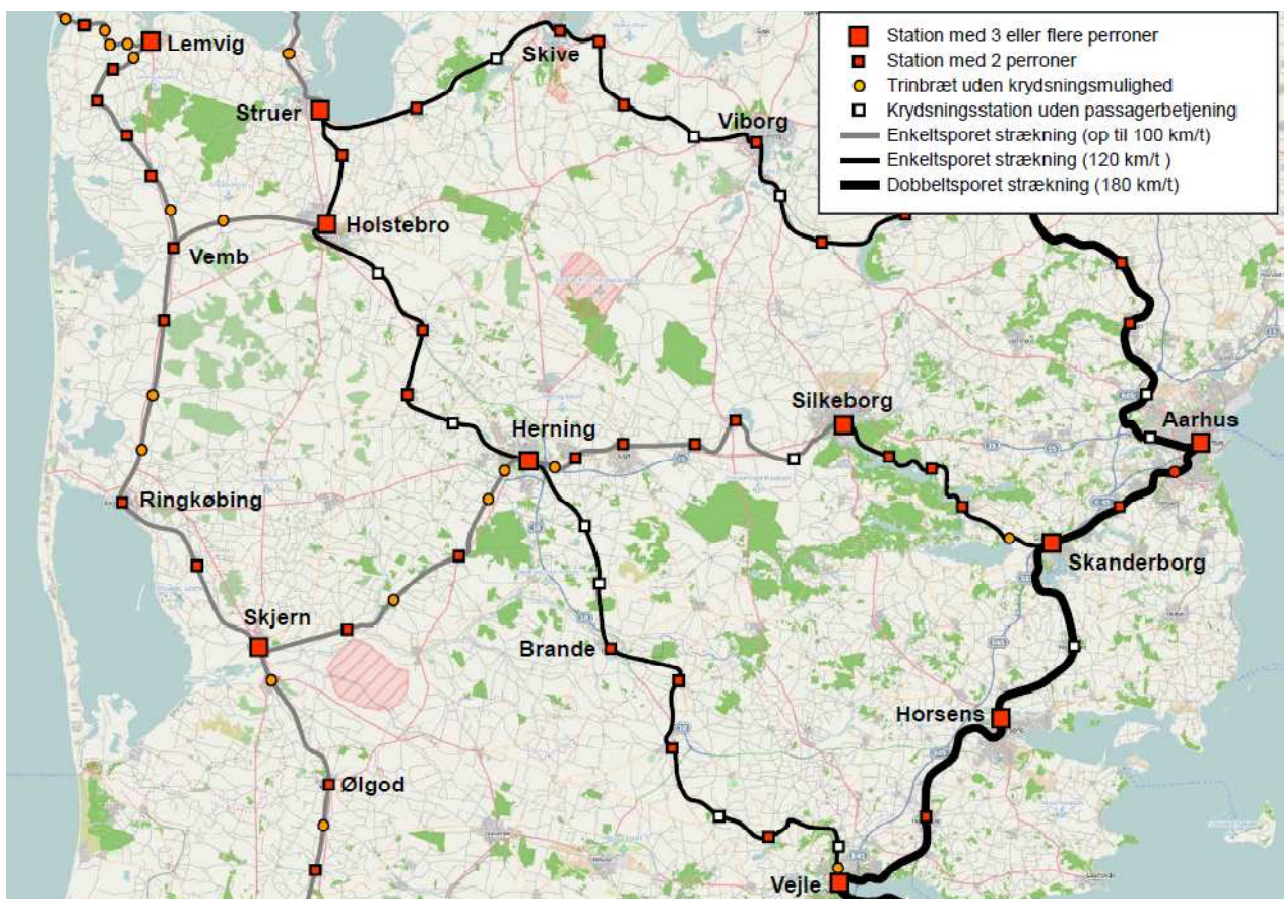
Der er ikke foretaget egentlig økonomiske beregninger af investeringsbehovet på kort og lang sigt, og følgelig er der ikke gennemført samfundsøkonomiske beregninger. Disse bør gennemføres, når de implicerede kommuner har aftalt de strategiske mål for jernbanerne i Vestjylland.

Indledning

Efter de seneste års udbygning af motorvejsnettet i Jylland og udsigt til væsentlig bedre forhold for den individuelle trafik i Vestjylland, er det blevet relevant at se på jernbanens rolle og muligheder som landsdelens væsentligste kollektive trafiktilbud.

I den sammenhæng er det ikke længere urealistisk at tale om væsentlige forbedringer og udvidelser af jernbanenettets kapacitet i Vestjylland for at gøre banen konkurrencedygtig med motorvejsnettet. Jernbanen kan opnå de samme rejsetider som bilister, men det kræver, at rejsetiden for jernbanen forkortes på de vigtige forbindelser. Hvis ikke dette sker, vil relevansen af jernbanens tilstedeværelse mindskes, hvilket kan medføre beslutninger om banelukninger af regionale forbindelser i Vestjylland.

Strækningshastigheden ligger i dag mellem 100-120 km/t, men rejsehastigheden er generelt lav – typisk omkring 60 km/t på grund af forholdsvis mange stop – og jernbanerne må forventes at tabe markedsandele, når motorvejsnettet i området er udbygget.



Figur 1: Kort over jernbanenettet i Midt- og Vestjylland i 2011. Bortset fra hovedstrækningen i Østjylland, er alle strækninger enkeltsporede og har en maksimalhastighed på 100-120 km/t, undtaget Lemvigbanen og Thybanen hvor strækningshastigheden er ned på 75 km/t.

Potentiale for flere passagerer?

Passagervæksten på jernbanerne i Midt- og Vestjylland har siden 2005 været beskedent, tangerende til stagnation. Seneste passagertælling – Vesttællingen fra 2009 – viser dog en passagerfremgang på Arrivas strækninger i Region Midtjylland på godt 3,7% fra 2008-2009 til dagligt påstigende 20.200 passagerer, mens antallet af påstigere på DSB's Regionaltog Jylland-Fyn er faldet med 9,6% i den samme periode.

Arriva's passagertal kulminerede allerede i 2005, hvor det nåede knap 20.200 daglig passagerer, svarende til stadiet i 2009, umiddelbart efter at virksomheden havde indsat nye togsæt som afløsning af de gamle MR togsæt fra DSB-tiden. Dette svarer til ca. 6,5 mio. rejser årligt på Arrivas banenet.

	Antal		Difference %
	2008	2009	
IC-tog lyntog/internationale tog	52.829	50.375	-4,6 %
Regionaltog Jylland-Fyn (ARRIVA)	19.454	20.169	3,7 %
Regionaltog Jylland-Fyn (DSB)	24.595	22.238	-9,6 %
Regionaltog Sjælland	27.182	25.093	-7,7 %
I alt	124.060	117.875	-5,0 %

Tabel 1: Antal påstigende passagerer med tog hhv. Arriva og DSB - Kilde: Vesttælling 2009, tabel 2.1

Danmarks største infrastrukturforvalter – Banedanmark – er kommet med en hensigtserklæring om, at jernbaneinfrastrukturen allerede i 2020 vil være så udviklet, at det på det tidspunkt vil være muligt at fordoble passagertallet på jernbanen – hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig stigning på ca. 7%. Regeringens ambition for jernbanen kalkulerer med en mere forsigtig ambition om en fordobling af transportarbejdet på jernbanen inden 2030 – altså 10 år senere.

Uanset hvilken vækststrategi der arbejdes efter, kræver det massive investeringer i hele det danske jernbanenet - også i det Midt- og Vestjyske, for at passagertallet øges med 5-7 % årligt. Det vurderes, at regionens største byer som Herning, Holstebro og Silkeborg vil kunne bidrage til en den største del af den ønskede passagerfremgang, såfremt de knyttes sammen med et mere tætmasket net af hurtige regionaltog til Østjylland.

Antal passagerer på de største stationer i det Midt- og Vestjyske i 2009, sammenlignet med de største fem stationer, ses af nedenstående tabel. I alt indgår 167 jyskfynske stationer i passagertællingen.

Trafiktællingen i 2009 i Jylland-Fyn					
Antal togpassagere (af- og påstigning) på en hverdag i rangorden					
1	Aarhus H	19.546	33	Ringkøbing	714
2	Odense	14.336	37	Brande	613
3	Aalborg	5.894	39	Vildbjerg	604
4	Vejle	5.616	41	Ikast	583
5	Fredericia	5.053	57	Aulum	389
8	Herning	3.868	78	Engesvang	336
14	Holstebro	2.383	81	Birk Centerpark	324
15	Silkeborg	2.372	89	Tarm	264
20	Struer	1.570	93	Lem	253
28	Skjern	1.086	100	Kibæk	224

Tabel 2: Antal togpassagerer på en hverdag - Kilde: Vesttælling 2009, Bilag 1, bilagstabel 1

Giver bedre baner i Vestjylland mulighed for vækst?

Økonomisk effekt for erhvervslivet

Der er generelt en bred enighed om, at infrastrukturforbedringer er en væsentlig forudsætning for økonomisk vækst og et velfungerende erhvervsliv. Dansk Industri gennemførte i efteråret 2010 en vækstkampagne "Danmark som udviklingsland" med det formål, at styrke rammevilkårene for vækst og udvikling. Udvikling af den trafikale infrastruktur såvel nationalt som regionalt er helt afgørende for at styrke væksten, og DI's erhvervs-klimaundersøgelse påpeger, at 60 % af virksomhederne i Vestjylland mener, at styrkelsen af infrastrukturen har første prioritet. På landsplan er det under 50 % af virksomhederne, der har den opfattelse.

For mange virksomheder vil det ofte være nødvendigt at rekruttere personale over et stort geografisk område. Eksempler på disse er vindmøllefabrikkerne Vestas i Lem/Ringkøbing og Siemens i Ikast/Brande, men også mindre virksomheder kan have fordele af at rekruttere over større afstande. Pendlingsafstanden har stor betydning, og det er svært at rekruttere personale, når transporttiden overstiger 1-1½ time pr. vej. Ligeledes må erhvervskoncentrationerne omkring Århus og i Trekantsområdet forventes at ville rekruttere personale i Vestjylland. Her kan gode og direkte togforbindelser være en løsning, især hvis det er muligt at benytte rejsetiden til arbejdsformål.

Udviklingsmuligheder for uddannelsesinstitutionerne

Når unge skal vælge deres fremtidige uddannelse indgår det i deres overvejelser, hvor let tilgængelig den pågældende uddannelsesinstitution er. For de unge studerende er det en billig og attraktiv måde at transportere sig med kollektiv transport. Uddannelsesstederne i Herning og omegn er i skarp konkurrence med uddannelsesinstitutionerne i Århus, netop derfor er det vigtigt at tilbyde en god pålidelig kollektiv trafik.

Vurderingen er, at tiltag til forbedringer af den kollektive trafik vil have en afsmittende effekt på uddannelsesinstitutionerne i det Midt- og Vestjyske. Man kunne med fordel undersøge om det er muligt at samle en række uddannelsessteder i klynger eller Campus miljøer på tidligere stationsarealer i Skjern, Ringkøbing, Holstebro, eller hvor der er standsningssted ved jernbanen, f.eks. ved Birk Centerpark i Herning eller et nyt trinbræt ved EUC i det østlige Skjern.

Effekt for bosætning

Tilgang til god og hurtig infrastruktur har stor betydning for bosætningen i Vestjylland. Dette ses bl.a. ved at mindre landsbyer og landområder, hvor vejnet og adgang til kollektiv trafik er dårlig, er under affolkning. Processen forstærkes af butiks- og skolelukning, samt en stadig udtynding af lokale busruter.

Flytningen sker overvejende til de større bysamfund i området, koncentreret omkring Herning-Ikast og Holstebro-Struer, og i mindre grad til Skjern og Ringkøbing. Byer der har gode veje og jernbaneforbindelser til disse områder, f.eks. Aulum, Vildbjerg, Kibæk og Bording, er i langt mindre grad påvirket af fraflytning. Byerne oplever endda tilvækst som følge af lavere boligpriser, nærhed i lokalsamfundet samt mulighed for at komme til de store byområders mange indkøbsmuligheder, fritidstilbud og arbejdspladser.

Nye byudviklingsprojekter bør sammentænkes med den kollektive trafik og så vidt muligt lægges stationsnært for at give disse nye bydele attraktive offentlige transportmuligheder. Et eksempel på et nyt byudviklingsområde, der bør sammentænkes med attraktive jernbaneforbindelser, er Gødstrup og Skibbild nordvest for Herning. Her vil der formentlig i relation til det nye regionshospital være behov for boliger og kollegier til de mange unge, der vil blive uddannet indenfor sundhedssektoren.

Omkring Holstebro har Trafikstyrelsen undersøgt flere jernbanenære lokaliteter, som kunne have glæde af en station. Eksempelvis kan en ny station i Mejdal og genåbning af stationerne ved Sønderport og Tvis

samlet være med til at styrke den kollektive trafik i korridoren Holstebro-Herning, og knytte de største bysamfund i området tættere sammen.

Diagonal korridoren		Nord-Syd korridoren		Øst-Vest korridoren	
Struer	10.600	Lemvig	7.140	Kibæk	2.700
Hjerm	1.100	Ulfborg	2.060	Ikast	15.000
Holstebro	34.200	Vemb	1.340	Bording	2.300
Aulum	3.150	Ringkøbing	9.700	Engesvang	2.000
Vildbjerg	3.900	Lem	1.400	Silkeborg	42.700
Herning	46.300	Skjern	7.700	Svejbæk	3.800
Brande	6.960	Tarm	4.130	Ry	5.500
Thyregod	1.300	Ølgod	3.950	Skanderborg	18.250
Give	4.460	Tistrup	1.400	Hørning	7.000
Jelling	3.250	Varde	13.300	Viby	30.000
Vejle	51.300	Esbjerg	71.600	Århus	249.709

Tabel 1: Indbyggertal pr. 1. januar 2011 for bysamfund, der er betjent af jernbane i Midt- og Vestjylland.

Kilde: Danmarks statistik

Effekt for turismen

Turisme er ét af de vigtigste erhverv i Vestjylland, især langs kystområdet ved Vesterhavet, men også inde i baglandet i form af fiskeri, naturoplevelser mm. Gæsterne er såvel danskere med eget feriehus, som nordmænd, svenskere og tyskere, der lejer feriehus i området. Transporten til Vestjylland er alt overvejende i egen bil.

Sommerhusområderne langs vestkysten er et attraktivt rejsemål for mange tyskere. En forbedring af de offentlige transportmuligheder langs den jyske vestkyst kunne f.eks. udgå fra Nieböll syd for grænsen, som nogen tog allerede gør, hvor IC-tog ankommer hver time fra Hamburg. Toget kan køre via Tønder - Esbjerg – Skjern – Ringkøbing – Holstebro og eventuelt videre til Struer eller Thisted. En sådan direkte togforbindelse vil potentielt åbne op for et stort marked af turister, som ikke har tilgang til bil eller finder det for langt og dyrt at køre turen til Vestjylland. Pakkeløsninger til turisterne indeholdende togturen til og fra sommerhusområderne leje af bil/elbil/cykel, adgang til seværdigheder, klippekort til den lokale tog- og bustrafik o. lign. kan eventuelt indtænkes, som en del af de lokale strategiske planer for turistområderne.

Et andet og interessant markedssegment som kunne støttes med direkte togforbindelser er weekend- og byturisme til byer som Skjern og Ringkøbing. En kombination af transport og hotelophold er attraktiv for især par, hvor børnene er flyttet hjemmefra eller seniorer, der ønsker en kort og intensiv mineferie i en anden landsdel. Kendetegnende for sådanne miniferier er, at hver gæst omsætter relativt meget i indkøb, måltider mm. Ved at forlænge visse Lyn- og Intercitytog mellem København og Esbjerg til eksempelvis Ringkøbing, vil det være muligt at tage fra København fredag eftermiddag og nyde aftensmaden i f.eks. Ringkøbing ca. 4 timer senere. En sammenhængende forbindelse på 'den vestjyske længdebane' vil også være til stor gavn for lokale erhvervs- og uddannelsesrejsende til såvel korte ture og længere rejser med f.eks. skift mod øst i Esbjerg.

Erfaringer af lignende områders jernbanetrafik

Forholdene i Vestjylland kan overordnet sammenlignes med andre tyndere befolkede områder, hvor der findes erfaringer med forbedring af lokal- og regionalbanedækning. I det følgende opridses kort tiltag og erfaringer fra tilsvarende områders kollektive trafik på jernbanen.

Regionsbaner på Sjælland

Det nye jernbaneselskab i Region Sjælland, Regionstog A/S, blev dannet 1. januar 2009 ved en fusion af Vestsjællands Lokalbener A/S, Lollandsbanen A/S og Østbanen, og består i dag af Østbanen, Lollandsbanen, Odsherredsbanen og Tølløsebanen.

De senere år har der været en række tiltag for forbedring af jernbanenettet, herunder omfattende investeringer i infrastruktur samt nyt materiel, udvidelse af køreplanerne til ½-timesdrift og mere gennemskuelighed via indførelse af R-netskonceptet, der sikrer bedre sammenhæng mellem bus og tog.

Investeringerne i infrastruktur og nye tog på jernbanestrækningerne i Vestsjælland, medførte i 2010 en stigning på ca. 50.000 flere passagerer årlig svarende til i alt 3,2 mio. rejser årligt med Regionstogs baner. Tilsvarende har udviklingen på Lollandsbanen været meget positiv med en stigning i passagertallet på ca. 70.000 kunder i 2010, svarende til en stigning på ca. 8%.

Skånetrafikken

Skånetrafikken blev oprettet i 1999 i forbindelse med, at Skåne blev en region. Siden da er antallet af rejser med den kollektive trafik i Skåne mere end fordoblet. Og fremtidsprognosen er klar og tydelig – stadig flere skåninge lader bilen stå til fordel for den kollektive trafik. Bustrafikken i Skåne er steget 33 % fra 2000 til 2007, svarende til 4,2 % om året. Togtrafikken er steget endnu kraftigere. I perioden 2002-2009 er den steget med 66 %, takket være hyppigere afgang, korte rejsetider og nyt materiel.

Befolkningstallet i, og afstandene imellem, de største byer i Region Skåne er meget sammenlignelig med de største byer i Vest- og Midtjylland. De svenske erfaringer på området har netop derfor stor interesse for Vest- og Midtjylland, da Skåne-regionen er lykkedes med at få den kollektive transport til at vokse kraftigt og samtidig styrke sammenhængskraften i regionen. Bl.a. er rejsetiderne mærkbart hurtigere med gennemsnitlig rejsehastigheder på 100-120 km/t mellem de største relationer, end for tilsvarende afstande i Midt- og Vestjylland, der ligger på ca. 60-70 km/t. Dette har haft en positiv effekt for erhvervsspendling.

Lokalbaner i Slesvig

Jernbaneselskabet AKN Eisenbahn AG (Altona - Kaltenkirchen – Neumünster) er en privat lokalbane, der strækker fra det nordlige Hamburg og op i Slesvig-Holsten på i alt 5 linjer. AKN kører dieseltog med en hastighed på op til 100 km/t på det i alt 260 km lange jernbanenet og med en frekvens på kun 10 minutter på den mest passagertunge del.

I forhold til banens størrelse, er succesen på AKN til at få øje på. Passagertallet har været konstant stigende i de sidste 25 år. Passagertallet steg f.eks. fra 2007 til 2009 fra 11,8 til 12,4 millioner passagerer årligt på et 260 km banenet. Til sammenligning kører Arriva med et stagneret passagertal på 6,5 millioner passagerer årligt på et 587 km jernbanenet. Det er ikke størrelsesforskellen der er interessant, da AKN kører til et storbymiljø, men mere passagerudviklingen med stigninger på 200-400.000 nye passagerer årligt på et jernbanenet, der primært er enkeltsporet.

Bedre sammenhæng mellem systemerne

Situationen i dag

Jernbanenettet i Vestjylland har i mange år være forsømt i forhold til det øvrige Danmark, når det gælder nedbringelse af rejsetid, forbedringer af infrastruktur, stationer og direkte togforbindelser. Konsekvensen er, at passagervæksten er minimal og på visse strækninger ligefrem stagnerende. Skal udviklingen vendes, må der nødvendigvis sættes på at bringe jernbanenettet i Vestjylland op til national standard.

Jernbanetrafikken i Vestdanmark karakteriseres ved at betjene stamlinjerne, som de har været kendt over de seneste 50 år. Indtil 2002 var DSB ene om at gennemføre denne trafik, hvorefter Arriva overtog en stor del af sidebanetrafikken i Midt- og Vestjylland.

Togtrafikken består primært af regionaltog på Banedanmarks strækninger drevet af Arriva og DSB, hvor togenes hastighed ligger mellem 100 og 120 km/t. Sekundært kører DSB IC-togforbindelser fra Struer via Herning til København, som en integreret del af regionaltrafikken. Hertil kommer Midtjyske Jernbaner, som driver Lemvigbanen med lokaltog mellem Vemb og Thyborøn.

Jernbanestrukturen i Vestjylland kan opfattes som tre grundlæggende korridorer:

- Øst-Vest-korridoren: Ringkøbing - Herning - Århus
- Diagonal-korridoren: Struer - Holstebro - Herning - Vejle
- Nord-Syd-korridoren: (Thisted) - Struer - Ringkøbing - Esbjerg - (Niebüll)

Baneforbindelserne eksisterer i dag, men er ikke trimmet til at blive betjent på en måde, som er attraktiv for pendlerne og andre rejsende. I dag er der indlagt lange skiftetider i mange rejserelationer, der gør, at banen ikke er konkurrencedygtig over for såvel bus- som biltrafik. Selvom banerne set med nutidens øjne har et ret kroget forløb, så udelukker det ikke en effektiv og konkurrencedygtig trafikbetjening. Med forholdsvis begrænsede midler bør trafikudbuddet kunne optimeres.

Bedre rejseoplevelse

Togrejsen skal for den daglige rejsende opleves som stabil, komfortabel og generelt positiv oplevelse. Tiden i toget skal føles som plustid, hvor man frit kan vælge imellem at arbejde, læse, hvile sig eller blot kigge ud af vinduet.

I myldretid og weekendtrafik er togene på visse strækninger, især Herning-Holstebro og Silkeborg-Aarhus ofte overfyldte med stående passagerer, hvilket påvirker oplevelsen af togrejsen. Overfyldte tog kombineret med dårlig komfort giver en særlig dårlig oplevelse. Regularitet og kvalitet skal generelt være i top og frekvens og hastighed skal op for pendlerkorridorerne, hvis toget i fremtiden skal blive mere konkurrencedygtigt med vejtrafikken. Dette kræver moderne tog, og at infrastrukturen opgraderes til en højere kapacitet.

Bedre stationer og terminaler

Skift i den kollektive trafik er ofte nødvendige for mange rejsende, men skiftet i sig selv er sjældent med til at forbedre rejseoplevelsen. Derfor er det afgørende at stationer, hvor der kan foretages skift fra tog til tog eller bus, er udrustet med faciliteter, så de rejsende ikke oplever opholdet som tidsspilde. Derfor bør de vigtigste skiftestationer opgraderes til egentlige trafikterminaler.

På trafikterminalen samles forskellige trafikmidler, hvorimellem der etableres lette skifte-forhold. En trafikterminal kan i udlandet være forsynet med mange forskellige tilbud, som letter opholdet og gør det muligt at udnytte en eventuel ventetid bedre. Der er etableret et forretningsmiljø, der på en gang tilbyder

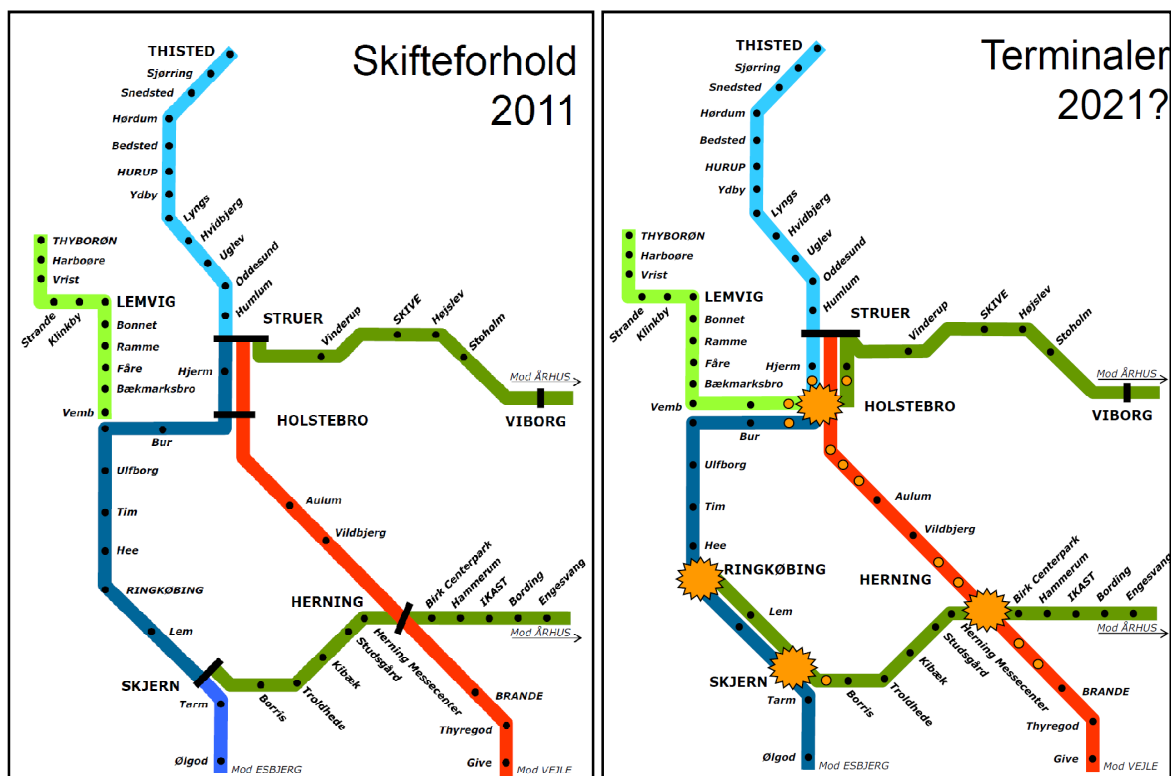
indkøb og udvalgte serviceydelser. Desuden giver personalets tilstedeværelse en naturlig tryghed på terminalen.

For Vestjylland er det mest oplagt at etablere terminaler i Herning, Skjern, Ringkøbing, Holstebro og Struer, hvor følgende faciliteter kan prioriteres:

- Korte skiftetider imellem tog og bus
- Overdækkede korte skifteafstande mellem tog, bus og taxi
- Højt niveau af trafikinformation via skærme
- Niveaufrie adgangsforhold
- Overdækket cykelparkering
- Korttids-bilparkering eller 'Kiss & Ride' afsætningsplads
- Overvåget pendlerparkering 'Park & Ride' med overskuelige gangafstande
- Trygge miljøer ved hjælp af transparente vægge og lys
- Behagelige ventefaciliteter i overdækket miljø med udvalgte små forretninger
- Fri internetadgang
- Mulighed for fritidsaktiviteter som fitnesscenter

Bedre skifteforhold mellem tog

Skjern, Herning og Holstebro er i dag vigtige skiftestationer, hvor det er muligt at opnå forbindelse til flere destinationer, men ofte med lange skiftetider. Her er det vigtigt at skiftet kan ske let og hurtigt uden lange opholdstider. Tog og perroner skal være let tilgængelige uden trin, for at lette adgangen for ældre og barnevogne. Desuden skal togafgangene have en høj rettidighed og en højere frekvens, for at sikre problemfrie togsift.



Figur 2: Eksempel på rutekort for Vestjylland, der viser at Holstebro, Herning, Ringkøbing og Skjern kan blive fremtidige trafikterminaler for tog i 3-5 retninger.

I Vestjylland har udliciteringen til Arriva medført en forværring af overgangstiderne på skiftestationerne. Et godt eksempel på dette er i Herning, hvor DSB's tog afgår mod Vejle og Holstebro i minuttal 03-04, og Arrivas tog fra Århus ankommer enten minuttal 47 (stoptog) eller 08. Det betyder f.eks., at rejsen Århus-

Holstebro tager 132 min., mens returrejsen kun tager 110 min. Mod Skjern er det lige så slemt, her afgår tog i minuttal 49 og ankomst fra Skjern sker i minuttal 19. Altså en særdeles dårlig koordination mellem de to togsystemer, som forringer attraktionen ved togrejsen.

Desuden er mindre stationer blevet klemmt mellem togoperatører, idet stationer som Viby, Hørning og Hjerm kun betjenes af Arriva-tog, mens DSB-lokaltog kører forbi stationerne.

Bedre samordning med den regionale og lokale bustrafik

Et nyligt opstået samarbejde mellem Arriva og Midttrafik sætter fokus på behovet for bedre sammenhæng mellem tog- og bussystemerne i det Midt- og Vestjyske. Mix-tur er et samarbejde mellem to af Danmarks største kollektive trafikselskaber, Arriva Tog og Midttrafik.

Pilotprojektet Mix-tur, der havde start i september 2010 og løber til august 2012, arbejder på for at få mere sammenhængende køreplaner, hurtigere skift, mindre ventetid, pålidelig information, forbedret service og nye innovative tiltag mellem bus og tog på strækningen mellem Århus og Herning. Det direkte formål med Mixtur er bedre rejser med passagerernes oplevelse i centrum. Tiltaget minder en del om R-netskonceptet, som Movia, DSB-tog og DSB S-tog har haft stor succes med på Sjælland.

Strategi for Øst-Vest korridoren

I det følgende skitseres forslag til optimering af strækningerne mellem Aarhus – Skanderborg – Silkeborg – Herning – Skjern og Skjern – Ringkøbing, i undersøgelse defineret som Øst-Vest korridoren, på kort (5-10 år) og lang sigt (10 år og derefter). Især strækningen mellem Aarhus og Herning er karakteriseret ved at være den mest passagertunge strækning af de tre undersøgte korridorer.

Driftsformen i dag

Fra køreplansskiftet i 2010 blev det ene af de to tog Herning - Århus ændret til et Regionalt Eksprestog (REX-tog). Efter ønske fra Trafikstyrelsen får de 4 større stationer (Herning, Ikast, Silkeborg og Ry) hurtigere forbindelser på bekostning af de 7 mindre stationer (Birk Center-park, Hammerum, Bording, Engesvang, Svejlbæk, Laven og Alken), hvor REX-toget er gennemkørende. De små stationer betjenes nu kun med 1 tog i timen mod tidligere 2. REX-toget kører i dagtimerne på hverdage, resten af tiden er det stoptog i timedrift.

Forbindelsen fra Skjern til Herning viderefører med det langsomme togsystem mod Århus (stoptog) en gang i timen. Derved får Vestjylland ikke gavn af de hurtigere REX-tog fra Herning til Århus, hvilket er en klar ulempe. Yderligere er skiftemulighederne i Herning forbundet med lange ventetider mellem Arrivatog og DSB's tog. Den dårlige koordination mellem de to togsystemer, svækker Herning som trafikknudepunkt og mulig terminal. I aftentimer og weekend køres i 2-timesdrift.

Strækningen fra Skjern til Ringkøbing betjenes i dag med cirka 1 tog i timen, i weekenden dog kun hver anden time. Rejsende mellem Ringkøbing mod Herning og Århus skal skifte i Skjern med heraf følgende varierende skiftetid på 10-20 minutter. Den samlede rejsetid Ringkøbing – Herning er derfor af længere varighed end den direkte X-bus 952 og bus 15 Ringkøbing-Videbæk-Herning.

Tiltag med kombinationen stoptog og REX-tog der i dag er etableret på den eksisterende infrastruktur, tillader ikke betjening med 3 tog i timen på grund af manglende krydsningsspor mellem Skanderborg og Silkeborg. Den oprindelige betjening i ½-times drift kunne således ikke bibeholdes samtidig med et nyt REX-tog.

En ulempe for mindre stationer med 1 tog i timen er, at potentialet for flere pendlere udhules som følge af konkurrencen med vejnettet. Der må forventes en øget fraflytning, som undergraver de mindre bysamfunds overlevelse, da tilflyttere ofte ser på kvaliteten af det kollektive trafiktilbud.

Tiltag på kort sigt

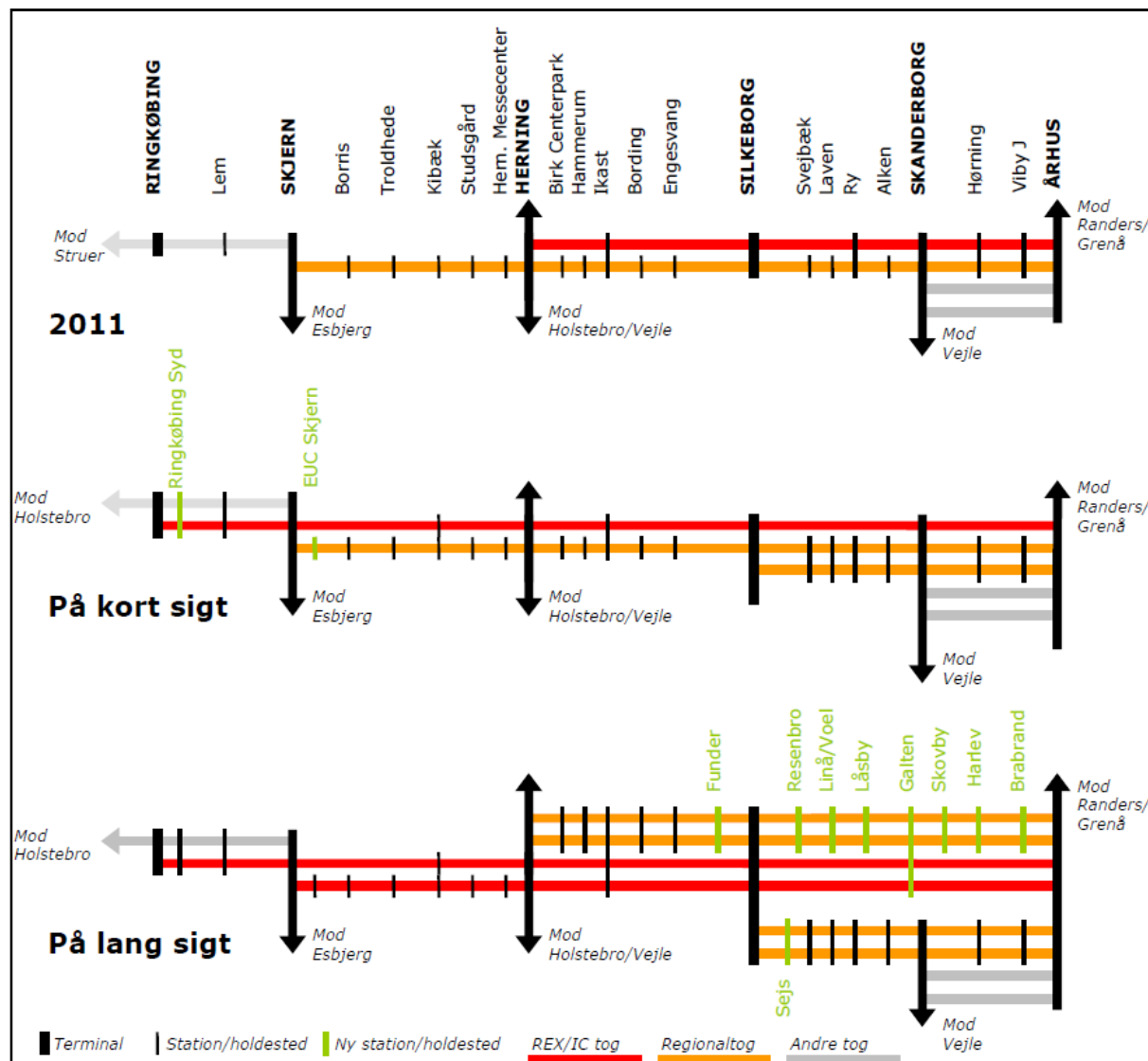
De nuværende ruter udbygges således, at de styrker pendling til og fra arbejdsplads og uddannelsesinstitutioner i området. Dette kan ske bl.a. ved at indsætte flere lokale tog i morgen- og eftermiddagstimerne, således at frekvens øges bedst muligt til omkring en halv time mellem hvert tog på hverdage. I weekender vurderes timedrift foreløbig som tilstrækkeligt.

Togsystemerne mellem Århus-Herning-Skjern-Ringkøbing udvides til to ruter i timen (stop-tog og REX-tog), dog for hvert andet tog med skift i Skjern. Herved kan skift i Herning og Skjern undgås. Mellem Århus og Silkeborg indføres yderligere et stoptog, således der køres i halvtimes drift. REX-toget ophører med standsning i Viby, Hørning og Ry, og foreslås betjent med materiel af IC3-lignende standard med god komfort for længere ture. Driftsformen er skitseret på figur 3.

Strækningshastigheden på banerne mellem Skjern – Herning – Silkeborg og (Varde) - Skjern - Ringkøbing øges til minimum 120 km/t i forbindelse med spormoderniseringsopgaverne. Krydsningsstationer der anvendes fast i køreplanen, forlænges for samtidig indkørsel. Nye krydsningsstationer etableres hvor der er behov, fx mellem Skanderborg – Ry og Skjern – Ringkøbing, således køreplanen kan gennemføres med minimum af ventetid. Endelig lukkes mindre vej- og markoverkørsler så vidt muligt eller erstattes af automatisk bom- og blinkanlæg, således hastigheden kan sættes op til 120 km/t.

Med relativt begrænsede investeringer vurderes det, at der kan etableres en trafik svarende til Svendborgbanen eller Frederiksværkbanen, hvor der i dag køres 3 tog i timen på enkeltsporede baner.

Trafikstyrelsen har tidligere undersøgt passagergrundlaget for etablering af nye standsningssted ved Ringkøbing Syd, Skjern Øst, Funder og Sejs. Kombineret med to togsystemer i timen (stop-tog og REX-tog), kan der være fornuft i at åbne disse stationer med betjening af stoptog. Anlæg af nye holdsteder i relation til byudviklingsområder kan derved samordnes optimalt.



Figur 3: Køreplansstrukturen er her vist med antal afgang pr. time pr. retning på hverdags dagtimer mellem Ringkøbing – Herning – Århus, samt forslag til forbedret køreplansstruktur på kort og på lang sigt.

Tiltag på lang sigt

Skal rejsetiden nedbringes markant mellem Vest- og Østjylland, er det nødvendigt at gennemføre større forbedringer og på visse steder nyanlæg af bane. I dag tager turen fra Ringkøbing til Århus ca. 3 timer med tog (ca. 160 km) og med bil ca. 2 timer (ca. 130 km), køretiden for tog skal derfor afkortes markant, for at være konkurrencedygtig i forhold til bilen. Det vurderes, at omfattende opgradering af strækningen mellem Herning og Århus vil give det største bidrag til rejsetidsreduktion.

Strækningen mellem Herning og Silkeborg udbygges helt eller delvist til dobbeltspor og hastighed opgraderes til 180 km/t. Overkørsler nedlægges kombineret med vejomlægninger og strækningen mellem

Bording og Funder udrettes via Pårup. Den nuværende strækning op over Engesvang kan overvejes nedlagt helt og erstattes af en ny station i Pårup.

Mellem Silkeborg og Århus anlægges en helt ny dobbeltsporet strækning til 180 km/t, som betjenes med hurtige regionaltog med IC3, IC4 eller nyt elektrisk materiel. Samtidig kan bysamfundene Linå (eller Voel), Låsby, Galten, Skovby, Harlev og Brabrand betjenes med et stoptog eller letbanetog. Strækningen kan for hovedparten af forløbet placeres langs motorvejen, og kan føres ind til Silkeborg via gammelt trace fra Langåbanen via Resenbro. Trafikomfanget kan være et stoptog-system i halvtimes drift og hurtigtogssystem i halvtimesdrift, suppleret med ekstra tog i myldretid. Kapaciteten på strækningen bør være mindst 6 tog i timen i hver retning.



Figur 4: Forslag til opgradering af jernbanen mellem Herning og Silkeborg, samt mulig linjeføring af en ny strækning mellem Silkeborg – Brabrand (- Århus).

En optimeret linjeføring vil kunne afkorte rejsetiden Århus - Herning - Ringkøbing betydeligt, fra i dag på knap 3 timer til ca. 1½ time, og dermed være et konkurrencedygtigt alternativ til bilkørsel. Også relationerne Aarhus – Herning samt Herning – Ringkøbing vil opleve markant forbedret rejsetider jf. tabel 3.

Ny direkte og dobbeltsporet bane fra Århus via Brabrand og Galten til Silkeborg er allerede foreslået i Folketinget og er modtaget positivt. Forslaget er udsprunget af Århus letbaneprojekt som en senere etapeudbygning. Det er dog endnu ikke afgjort om det skal være en letbane eller en fjernbane.

Køretider	2011		Kort sigt				Lang sigt			
	REX	Stoptog	REX	Gevinst	Stoptog	Gevinst	REX	Gevinst	Stoptog	Gevinst
Århus - Silkeborg	46	52	44	-2	49	-3	22	-24	34	-18
Silkeborg - Herning	30	44	28	-2	37	-7	20	-10	30	-14
Herning - Skjern	-	39	28	-11	36	-3	24	-15	33	-6
Skjern - Ringkøbing	-	19½	18½	-1	* ²		16½	-3	* ²	
Ophold ekstra tillæg	Sl: 3	Sl: 3, Hr: 1 Sj: 19	Sl: 2 Hr*: 4 Sj: 2		Sl: 2 Hr*: 4 Sj: 2		Sl: 1 Hr*: 4 Sj: 2		Sl: 1 Hr*: 4 Sj: 2	
Århus - Herning	1:19	1:39	1:14	-5	1:28	-11	0:43	-36	1:05	-34
Århus - Skjern	-	2:19	1:46	-33	2:08	-11	1:11	-1:08	1:42	-37
Århus - Ringkøbing	-	2:57	2:06 * ³	-51	* ²		1:30 * ³	-1:27	* ²	
Herning - Ringkøbing	-	1:17	0:48 * ⁴	-29	* ²		0:43 * ⁴	-34	* ²	

Tabel 3: Estimerede køre- og opholdstider på kort og lang sigt for delstrækninger (øverst) og længere stræk (nederst) er beregnet på grundlag af en RailSys-model af de undersøgte baner.

*) Ophold i Herning er sat til 4 min. for at muliggøre togmøde med togskitte mellem Øst-Vest- og Diagonalbanen.

*2) Forbindelse til Ringkøbing med skift i Skjern er indtænkt, men skiftetid er usikker.

*3) En bilrejse i 2011 fra Århus til Ringkøbing tager ifølge GoogleEarth i tid: 2:08.

*4) X-Bus 952X kører Herning–Ringkøbing på 51 min.

Strategi for Diagonal korridoren

I det følgende skitseres forslag til optimering af strækningen mellem Vejle – Herning – Holstebro – Struer, i undersøgelsen defineret som Diagonal korridoren, på hhv. kort (5-10 år) og lang sigt (10 år og derefter). Strækningen er en vigtig forbindelseslinje diagonalt gennem Jylland, som knytter store bysamfund i Vestjylland og Midtjylland sammen med Trekantsområdet, Fyn og Sjælland.

Driftsformen i dag

Strækningen betjenes grundlæggende i dag med 1 tog i timen i fast minuttal, skiftevis med regionaltog og Lyntog i 2-timersdrift. Togene kører til/fra Fredericia af DSB som regionaltog (fortrinsvis MR-sæt) eller København som Lyntog (IC3-sæt) med standsning på alle stationer. På delstrækningen Struer – Holstebro kører endvidere Arrivas regionaltog mod Ringkøbing – Skjern med 1 tog i timen i faste minuttal (dog kun hver anden time i weekenden), og betjener Hjerm station. DSB's tog gør normalt ikke ophold her. På delstrækningen Holstebro – Herning køres der i supplerende tog morgen og eftermiddag på hverdage, for at sikre plads til de mange pendlere på denne strækning.

Strækningen hører i dag til det sekundære hovedbanenet og er løbende blevet opgraderet og senest gennemgribende spormoderniseret i 2007-2010. I løbet af 1970'erne blev der nedlagt et større antal stationer (Sønderport, Tvis, Skibbild, Kølke, Fæsteholt, Farre, Gadbjerg og Grejsdal) på strækningen som følge af faldende passagertal. De fleste af stationerne fungerer stadig som fjernstyrede krydsningsspor (Sønderport og Farre undtaget), men perroner og passagerfaciliteter er fjernet.

Hele strækningen er enkeltsporet, og hastigheden er generelt udlagt for 120 km/t, bortset fra afsnittet Give – Jelling, hvor hastigheden er nedsat til 110 km/t og afsnittet Jelling – Vejle der er nedsat til 70 km/t på grund af mange kurver i Grejsdalen. På delstrækningen Herning – Brande blev der flere steder reserveret areal for udbygning til dobbeltspor, men dette er aldrig blevet gennemført.

Tiltag på kort sigt

De nuværende ruter foreslås udbygget således, at de styrker pendling til og fra arbejdsplads og uddannelsesinstitutioner i området, samt at sikre bedre skiftemuligheder i knudepunkterne Holstebro og Herning end det er tilfældet i dag. Dette kan ske ved at opbygge et robust regionaltogssystem med faste minuttal, så der kører 2 tog i timen i dagtimerne og i 1 tog i timen om aftenen og i weekenden.

Lyntogstrafikken Struer-København bør adskilles helt fra regionaltogssystemet, og køre i egne minuttal og med færre stationsophold på strækningen Vejle-Herning og Herning-Holstebro, og dermed nedbringe køretiden yderligere mellem relationerne i Nordvestjylland og Hovedstadsområdet.

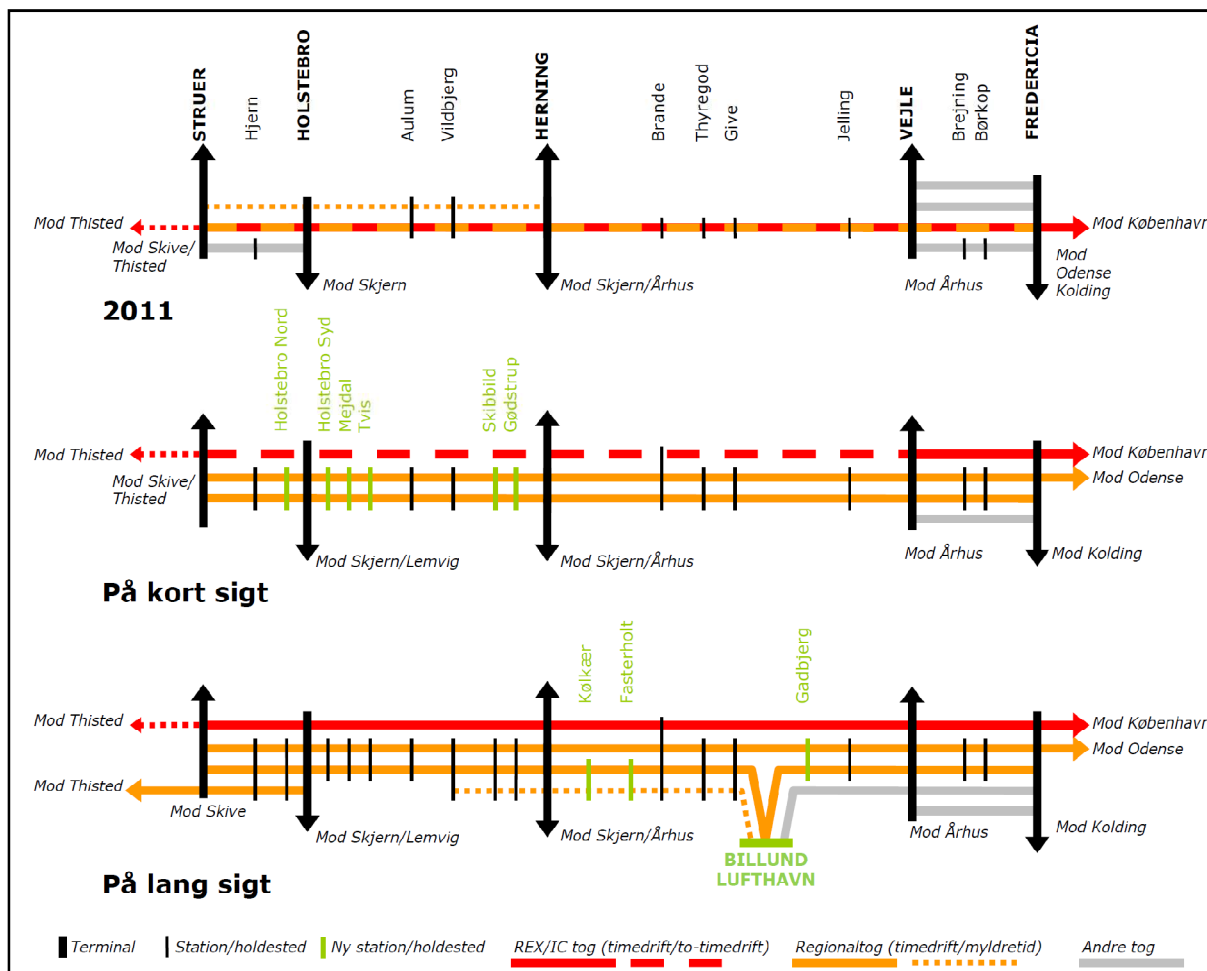
En klar adskillelse mellem regionaltog og fjerntog vil også have den fordel, at systemerne hver især bliver mere robuste. Forsinkelse forårsaget af en hændelse i Hovedstadsområdet, vil f.eks. ikke påvirke et stort antal pendlere mellem Herning og Holstebro. Yderligere må det forventes, at rejseoplevelsen og arbejdsroen i fjerntoget bliver bedre, idet toget ikke længere udveksler passagerer på mindre stationer.

Strækningshastigheden bør gradvis øges til 140-160 km/t i forbindelse med nedlæggelse af tilbageværende overkørsler. Krydsningsstationer der anvendes fast i køreplanen, forlænges for samtidig indkørsel. Nye krydsningsstationer etableres hvor der er behov, fx mellem Holstebro – Tvis og Jelling – Grejsdal, således køreplanen med halvtimesdrift og Lyntog i timedrift kan gennemføres med minimum af ventetid ved krydsningsstationerne.

I forbindelse med indførelse af halvtimes trafik med regionaltog, bør det overvejes at åbne og genåbne stationer. Trafikstyrelsen har i rapporten "Stationsstrukturen i Danmark" fra 2008 analyseret passagerpotentialer for en ny station i Holstebro Syd (Sønderport), som vil bidrage med knap 300 passagerer om dagen, genåbning af Tvis og etablering af nye holdepladser vest og nord for Holstebro, hver

med vurderet yderligere 200 passagerer om dagen. Genåbning af Skibbild skønnes at give et bidrag på omkring 120 passagerer om dagen, hvorimod omfanget ved en ny station ved det kommende regionshospital i Gødstrup ikke er beregnet. Erfaring fra andre steder viser, at hvis en ny station placeres hensigtsmæssig i forhold til store institutioner eller arbejdspladser, og samtidig betjenes med høj frekvens, vil en sådan station opnå et betydeligt passagertal. Etablering af ny station ved Mejdal øst for Holstebro kan også overvejes, men dette bør koordineres med fremtidig byudvikling i området.

Genåbningerne skal dog nøje afstemmes med hvad der er muligt i køreplanen, især så længe trafikken afvikles på enkeltsporet strækninger. Men omvendt giver åbning af en række nye stationer mellem Struer og Herning mulighed for egentlig nærbanetrafik, som vil styrke den kollektive trafik i lokalområdet og formentlig være med til at fastholde et stabilt befolkningstal i området.



Figur 5: Køreplansstrukturen er her vist med antal afgang pr. time pr. retning på hverdags dagtimer mellem Struer – Holstebro – Herning - Vejle, samt forslag til forbedret køreplansstruktur på kort og på lang sigt (5-10 år og over 10 år)

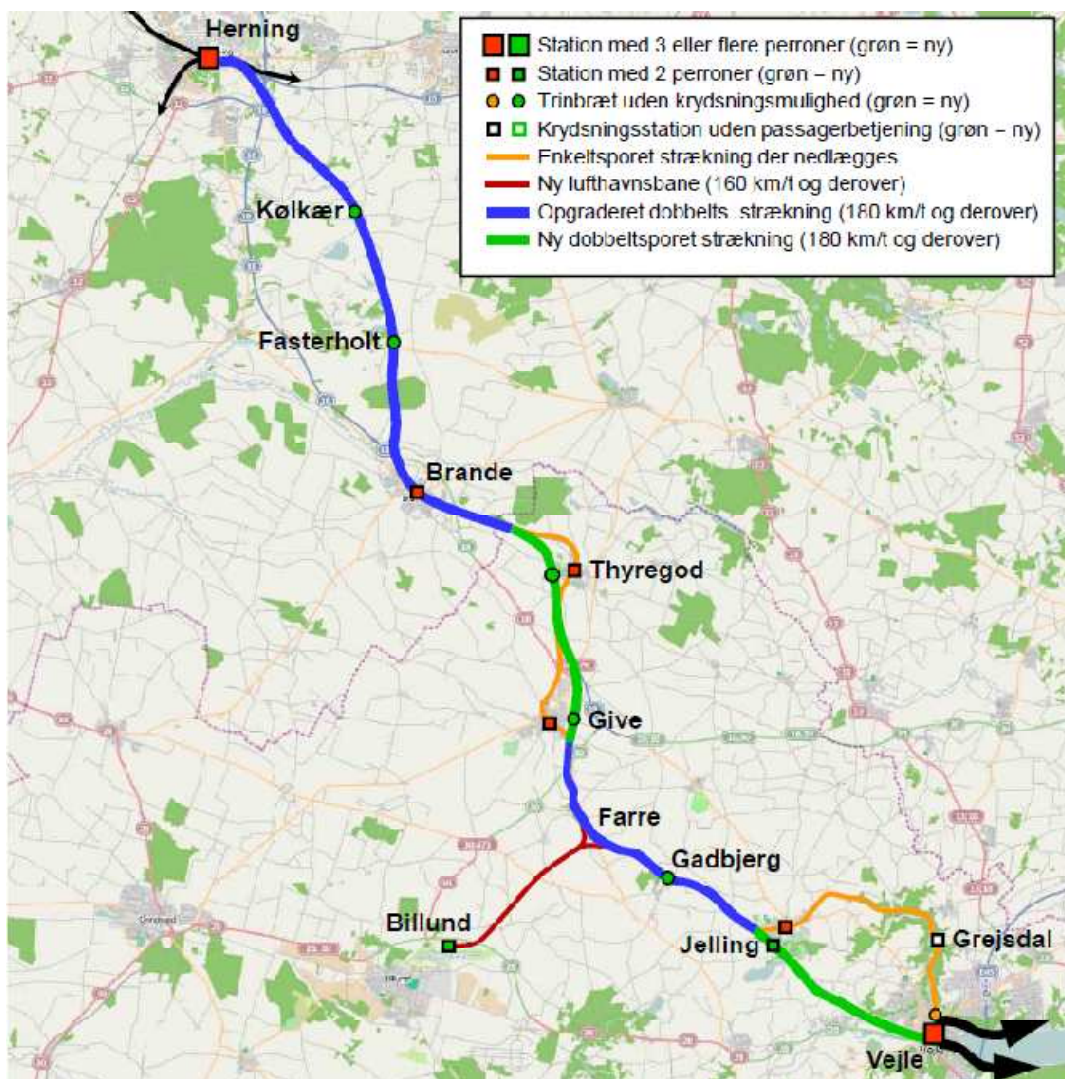
Tiltag på lang sigt

Inden for de næste 5 år vil åbningen af de sidste etaper af motorvejen Vejle-Herning-Holstebro nedbringe køretiden for biler med ca. 10-15 %, hvilket vil tage konkurrencekraft fra jernbanen i samme korridor. Skal rejsetiden for tog nedbringes tilsvarende markant mellem Nordvestjylland og Sydøstjylland, er det nødvendigt at gennemføre markante forbedringer af infrastrukturen, især mellem Give og Vejle, hvor strækningen i dag domineres af mange kurver, som reducerer hastigheden.

En mulighed er en helt ny linjeføring af strækningen uden om Thyregod og Give, hvorved hastigheden kan sættes op fra 120 km/t til 180 km/t. Omlægningen kræver etablering af nye stationer uden for bykernen,

hvilket kan påvirke passagertallet negativt fra de to byer. Omvendt reduceres rejsetiden markant, hvis strækningshastigheden øges til 180 km/t, og dette kan resultere i betydelig flere passagerer.

Folketinget besluttede i foråret 2011, at undersøge muligheden for etablering af baneforbindelse til Billund Lufthavn. En løsning kunne være at koble en sidebane til lufthavnen på strækningen ved Farre via en trekantforbindelse mellem Give og Jelling. Afstanden mellem Farre og lufthavnen er ca. 10 km, og giver mulighed for at nå Herning henholdsvis Vejle indenfor ca. 30-35 minutters køretid med regionaltoget. Turen forbi Billund lufthavn vil koste noget rejsetid, så kun hver 2. tog (1-2 tog i timen) bør køre til Billund. En ny jernbaneforbindelse med direkte forbindelse til såvel Nordvestjylland, Midtjylland, Sydøstjylland og Fyn vil være med til at styrke og udbygge lufthavnens position som international lufthavn i Jylland.



Figur 6: Forslag til opgradering af jernbanen mellem Herning og Vejle.

For at kunne opnå ovennævnte mål skal der etableres en robust trafikafvikling på diagonal-korridoren, som foreslås helt eller delvist udbygget til dobbeltspor og hastigheden opgraderet til 180 km/t.

Grundet mange kurver i Grejsdalen, er hastigheden af den 15 km lange strækning fra Jelling til Vejle nedsat til 70 km/t, hvilket påvirker køretiderne særdeles negativt. I stedet for at udbygge denne vanskelige strækning, bør det undersøges, om jernbanen kan placeres i en anden og mere lige linjeføring mellem Jelling og Vejle. Det vurderes at strækningen i så fald kan forkortes med ca. 5 km, og at hastigheden samtidig kan øges til 180 km/t. Det skal dog påpeges, at den ny strækning Jelling – Vejle kan være problematisk at gennemføre, da en del af traceet ligger i Vejleå-dalen og passerer en række naturskønne

områder. Omvendt giver banen mulighed for rigtig korte transporttider fra Nordvestjylland til Trekantområdet og videre mod øst.

På strækningen syd for Herning kan det overvejes at genåbne stationer som Kølkeær, Fæsterholt og Gædbjerg. Indbyggertallet er dog væsentlig mindre i disse byer, og Trafikstyrelsen har vurderet at genåbning af disse stationer på det nuværende grundlag kun vil tilføre 80-100 passagerer om dagen.

Nord for Herning vil der også være behov for infrastrukturforbedringer, f.eks. ved strækningen mellem Herning og Skibbild udbygges med delvist dobbeltspor i forbindelse med etablering af ny station ved regionshospitalet ved Gødstrup. Tilsvarende kan det være nødvendigt at udbygge trækningen Struer-Holstebro helt eller delvis til dobbeltspor for at give kapacitet til tog fra Thy og Viborg mulighed for at køre til Holstebro og vende ved terminal. Samtidig bør hastigheden opgraderes til minimum 140 km/t.

En optimeret linjeføring vil kunne afkorte rejsetiden Vejle - Herning - Struer ca. ½ time på Lyntogsforbindelser og 15-20 minutter med regionaltoget, og dermed være et konkurrencedygtigt alternativ til bilkørsel.

Køretider	2011		Kort sigt (stoptog som i dag)				Lang sigt (uden Billundbane)			
	LYN	Re-tog	LYN	Gevinst	Stoptog	Gevinst	LYN	Gevinst	Stoptog	Gevinst
Vejle - Herning	1:00	1:00	50	-10	58 ^{*2}	-2	35	-25	43 ^{*2}	-17
Herning - Holstebro	30	30	25	-5	29 ^{*3}	-1	22	-8	26 ^{*3}	-4
Holstebro - Struer	13	14	11	-2	14	0	11	-2	14	0
Ophold ekstra tillæg	Ho: 1 Hr: 1 Vj: 7	Ho: 0 Hr: 1 Vj: 7	Ho: 1 Hr*: 4 Vj: 2		Ho: 0 Hr*: 4 Vj: 4		Ho: 1 Hr: 1 Vj: 2		Ho: 0 Hr*: 4 Vj: 4	
Odense ^{*4} - Herning	2:02	2:02	1:47	-15 ^{*4}	1:57	-5 ^{*4}	1:32	-30 ^{*4}	1:42	-20 ^{*4}
Vejle - Holstebro	1:31	1:31	1:19	-12	1:31	0	58	-33	1:13	-18
Herning - Struer	44	44	37	-7	43	-1	34	-10	40	-4

Tabel 4: Estimerede køre- og opholdstider på kort og lang sigt for delstrækninger (øverst) og længere stræk (nederst) er beregnet på grundlag af en RailSys-model af de undersøgte baner.

^{*)} Ophold i Herning på 4 min. for at muliggøre togmøde til togskitte mellem Øst-Vest - og Diagonalbanen.

^{*2)} Uændret standsningsmønster. (Med standsninger i Kølkeær og Fæsterholt tillægges 3 min).

^{*3)} Uændret standsningsmønster. (Med standsninger i Gødstrup, Skibbild, Tvis, Mejdal og Holstebro Syd tillægges 8 min).

^{*4)} Alle IC-tog køretider Od-Vj er fra 2011 (55 min.). Forbedringer Od-Vj vil yderligere forkorte rejsetiden.

Strategi for Nord-Syd korridoren

I det følgende skitseres forslag til optimering af den vestjyske længdebane mellem Struer – Holstebro – Skjern – Esbjerg, i undersøgelsen defineret som Nord-Syd korridoren, på hhv. kort (5-10 år) og lang sigt (10 år og derefter). Banen er karakteriseret ved at have det mindste passagertal af de tre undersøgte korridorer, lav strækningshastighed, mange usikrede overkørsler og langt mellem krydsningsstationerne.

Driftsformen i dag

Strækningen er i dag opdelt i to togsystemer: Struer – Holstebro – Skjern og Skjern – Varde – Esbjerg, begge med 1 tog i timen i delvist fast minuttal. Skiftetiden i Skjern varierer mellem 5 og 15 minutter. Her er der korrespondance til tog mod Herning-Århus. I weekenden er trafikken reduceret til 2 timers drift, til gengæld er der direkte tog mellem Struer og Esbjerg med kun få minutters ophold i Skjern.

På delstrækningen Esbjerg–Varde køres der med et ekstra system i dagtimerne, selvom DSB's Gode Tog til Alle (GTA) allerede i 2005 foreslog at køre tog hver halve time fra Esbjerg til Holstebro. Dette er dog ikke blevet gennemført, da man ikke tog initiativ til at få etableret de nødvendige krydsningsspor mellem Varde og Holstebro.

Arriva er operatør på hele banen inklusive Esbjerg-Tønder-Niebuß og Struer-Thisted, som betjenes med moderne LINT41 togsæt anskaffet fra år 2006. Trafikken er delvis koordineret med halvtimes trafik til Ribe, og fungerer derved som en art nærbane for Esbjerg-området. Fra 2012 planlægges det, at Vestbanen mellem Varde – Oksbøl – Nr. Nebel kobles på nærbanesystemet, hvorved der opnås bedre kobling til Esbjerg. Vestbanen køres også af Arriva.

Strækningen har tidligere været en vigtig forbindelseslinje i Vestjylland, som knyttede området sammen imellem Holstebro og Esbjerg med forbindelse til Trekantsområdet, Fyn og Sjælland med direkte lyntog. Denne mulighed forsvandt i starten af 1990, da lyntogene blev udrangeret. Strækningen er bygget i perioden 1866 til 1875, og er kun i mindre grad moderniseret med nyt signalanlæg i 1990'erne. I den forbindelse nedlagdes krydsningsspor i Tarm og Tim.

Tiltag på kort sigt

Det nuværende togsystem bør udbygges for at styrke erhvervsspendlingen og uddannelsesrejser i området. Dette kan ske bl.a. ved at indsætte flere lokale tog i morgen- og eftermiddagstimerne, således at frekvensen øges bedst muligt til omkring en halv time mellem hvert tog på hverdage. I weekender vurderes timedrift foreløbig som tilstrækkeligt.

Togsystemerne mellem Esbjerg-Skjern udvides til to ruter i timen (stop-tog og REX-tog), hvoraf hurtigtoget fortsætter til Holstebro. Herved kan skift i Skjern undgås. Mellem Esbjerg-Varde køres yderligere et stoptog, der kører til/fra Oksbøl-Nørre Nebel, og sikrer dermed ½-times drift mellem Esbjerg og Varde.

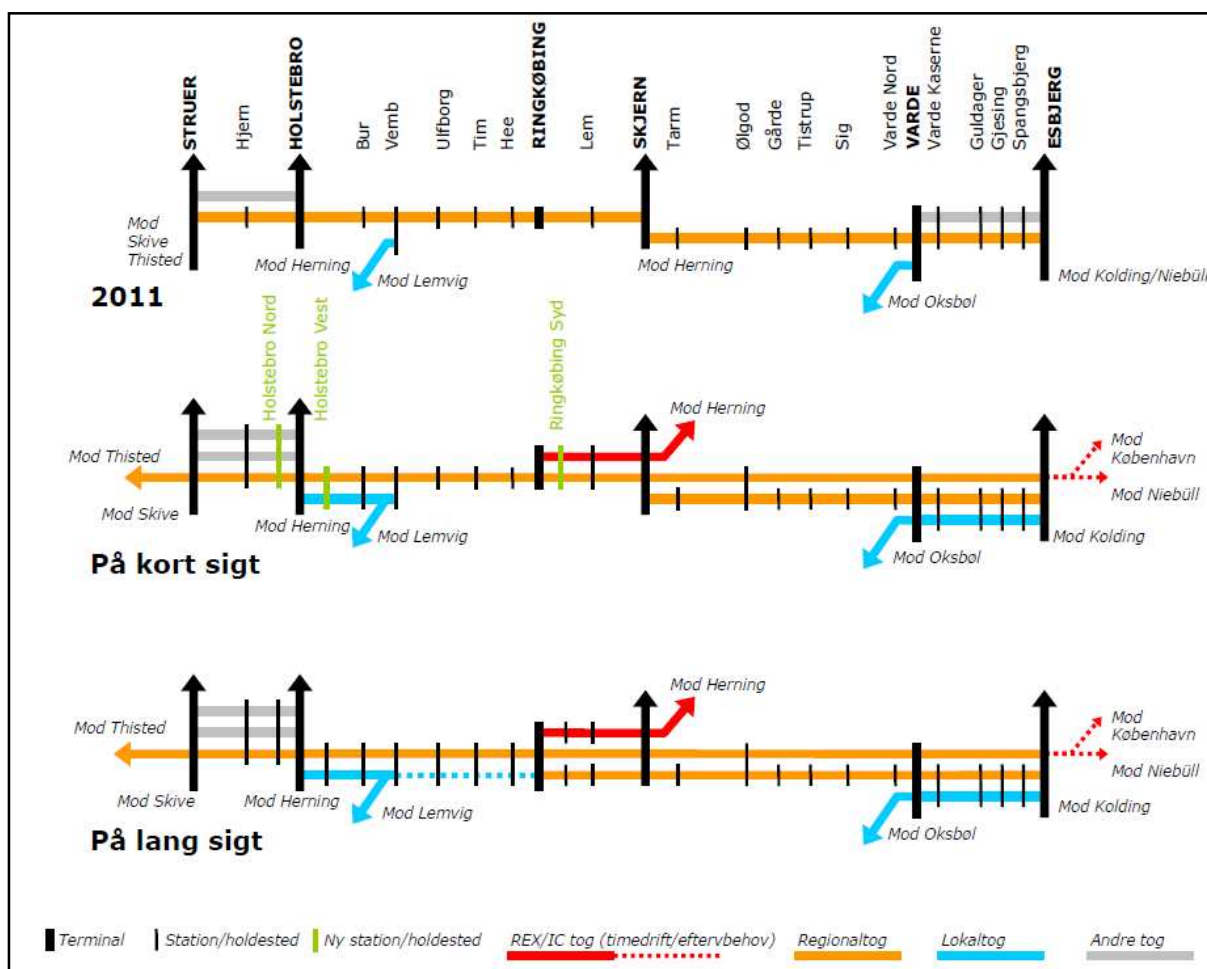
REX-togsystem kan kombineres med 2-4 daglige IC- eller Lyntogsforbindelser fra København og Esbjerg, der kan videreføres til Ringkøbing-Holstebro. Genindførelsen af direkte lyntogsforbindelser vil være med til at styrke erhvervslivet med møderejser, samt turismen til området med direkte transport samt evt. indførelse af pakkerejser.

På delstrækningen Ringkøbing – Skjern koordineres trafikken med togsystemet mellem Ringkøbing og Århus. For denne strækning betyder det en tilnærmet halvtimesdrift, som kan være med til at knytte Ringkøbing-Skjern kommune bedre sammen. Direkte tog fra Århus til Ringkøbing vil kræve, at nuværende perronspor 2 i Ringkøbing ændres fra at være et sidespor til at være et brugbart perronspor. Dette vurderes dog som en relativ enkel opgave, men er afgørende for ekspedition af de foreslåede tog.

Lemvigbanen (Thyborøn-Lemvig-Vemb) er en regional drivet lokalbane, der har tilslutning til den vestjyske længdebane i Vemb. Lemvigbanen har ingen direkte togforbindelser til hverken Ringkøbing eller Holstebro. Samtidig er overgangsmulighederne dårlige, idet Lemvigbanen kører efter en køreplan med 70 minutter mellem togene for at spare materielomløb. For et par år siden gennemførtes visse af banens tog til Holstebro, men dette blev indstillet pga. manglende kapacitet på strækningen. Strækningshastigheden på Lemvigbanen er 75 km/t og der er ikke planlagt hastighedsforøgelse. Banen drives af Midtjyske Jernbaner for Region Midt, og kører i realiteten uafhængig af togtrafikken mellem Ringkøbing og Holstebro.

Det vil være oplagt at hægte Lemvigbanen på det øvrige system, således at banen dels sikres bedre passagerpotentiale ved at forbinde Lemvig direkte til områdets største by, samt tilslutningsmuligheder til regional- og fjern tog i Holstebro. Ved at have krydsningsmulighed øst for Bur, en ekstra sporforbindelse i Vemb (mellem Lemvigbanens perronspor og spor 1), og en hastighedsopgradering Vemb-Lemvig til blot 100 km/t, vil det være muligt at køre direkte togforbindelser Holstebro–Lemvig på ca. 45 minutter, svarende til rejsetiden for den direkte busforbindelse rute 24.

På strækningen mellem Holstebro og Skjern kan det overvejes at åbne nye standsningssteder i Holstebro Vest og i Ringkøbing Syd for at støtte pendlingstrafikken til bl.a. uddannelsessteder. Trafikstyrelsen har vurderet, at åbning af stationerne vil kunne give et passagertilvækst på 100-200 passagerer om dagen på hvert sted. Oplæg til driftsform fremgår af figur 7.



Figur 7: Køreplansstrukturen er her vist med antal afgang pr. time pr. retning på hverdags dagtimer mellem Struer – Holstebro – Skjern - Esbjerg, samt forslag til forbedret køreplansstruktur på kort og på lang sigt (5 år og over 10 år)

For at forkorte rejsetiden hæves strækningshastigheden Varde-Holstebro til 120 km/t i forbindelse med spormoderniseringsopgaverne. Mindre vej- og markoverkørsler lukkes så vidt muligt eller erstattes af

automatiske overkørselsanlæg (bomme og blinklys). Desuden sikres bedre skiftemuligheder i knudepunkterne Holstebro og Skjern end det er tilfældet i dag.

Afstanden mellem krydsningsspor er af afgørende betydning for hvor mange tog, der rent faktisk kan køres på en enkeltsporet jernbane. Jo længere afstand, desto færre tog kan gennemføres i hver sin retning. Den længste afstand mellem to krydsningsspor vil derfor være dimensionsgivende for hele strækningens kapacitet. Flere steder på den vestjyske længdebane er der langt mellem krydsningssporene, og det sætter store begrænsninger på udarbejdelse af effektive køreplaner. De længste afstande på den vestjyske længdebane er mellem Ringkøbing-Ulfborg (21 km), Vemb-Holstebro (18 km), Skjern-Ølgod (18 km) og Varde-Tistrup (14 km).

Der foreslås etableret fire til seks nye krydsningsspor, da afstandene mellem de nuværende er for lange til at der kan køres mere end et tog i timen på strækningen. De nye krydsningsspor vurderes bedst at kunne ligge mellem Varde-Guldager, ved Sig, ved Tarm, mellem Skjern-Lem, ved Tim og mellem Bur og Holstebro.

Med disse tiltag vil afstanden mellem banens krydsningsspor (Esbjerg-Ringkøbing og Vemb-Struer) være mellem 8 og 14 km, hvilket øger strækningens kapacitet markant.

Tiltag på lang sigt

Nord-Syd korridoren ligger i et tyndt befolket område og det er sandsynligvis grænser for hvor store investeringer det kan forsvares at lægge i denne korridor, også selvom investeringerne har karakter af egnsudvikling, frem for samfundsøkonomisk betingede. Hvis de ovennævnte forbedringer dog viser sig at have en stor gavnlig effekt på passagertallene, kan man gå videre med flere tilsvarende investeringer, der igen kan løfte banens kapacitet, dog ikke med så store opgraderinger som på de to øvrige korridorer.

For også at kunne etablere halvtimesdrift imellem Ringkøbing og Vemb, vurderes det nødvendigt at etablere yderligere krydsningsspor på strækningen for at muliggøre direkte tog fra Holstebro til Esbjerg 2 gange i timen. Alternativt kan man overveje at lade Lemvigbanen videreføre tog direkte til Ringkøbing. Endvidere kan de mest benyttede eksisterende krydsningsspor forlænges for at give en mere fleksibel og robust trafikafvikling. Desuden opgraderes hastigheden på hele strækningen Esbjerg-Struer til 140 km/t i takt med overkørsler nedlægges eller sikres med bommeanlæg.

Køretider	2011	Kort sigt				Lang sigt			
	Stoptog	REX/IC	Gevinst	Stoptog	Gevinst	REX/IC	Gevinst	Stoptog	Gevinst
Holstebro - Ringkøbing	42			39	-3			36	-6
Ringkøbing - Skjern	19½			18½	-1	13½	-6	16½	-3
Skjern - Varde	40	29	-11	37½	-2½	25½	-14½	35½	-4½
Varde - Esbjerg	22	11½	-10½	18	-4	10	-12	17	-5
Ophold ekstra tillæg	Rj: 6 Sj: 15/18* ¹ Va: 3	Rj: 1 Sj: 5/15* ² Va: 1		Rj: 1 Sj: 5/15* ² Va: 1		Rj: 1 Sj: 5* ³ Va: 1		Rj: 1 Sj: 5* ³ Va: 1	
Holstebro - Skjern	1:08			59	-9	50	-18	53	-15
Holstebro - Esbjerg	2:28	1:45	-43	2:00	-28	1:32	-56	1:52	-36
Ringkøbing - Esbjerg	1:40	1:05	-35	1:20	-20	55	-45	1:15	-25
Herning - Esbjerg	2:02 * ¹	1:25 * ²	-37	1:48 * ²	-14	1:06 * ³	-56	1:32 * ³	-30

Figur 5: Estimerede køre- og opholdstider på kort og lang sigt for delstrækninger (øverst) og længere stræk (nederst) er beregnet på grundlag af en RailSys-model af de undersøgte baner.

*¹) I 2011 er der i relationen Herning-Esbjerg indlagt 9-19 min. skiftetid i Skjern.

*²) På kort sigt er der på rejsen Herning-Esbjerg estimeret et nødvendigt opholdstillæg i Skjern på ca. 15 min.

*³) På lang sigt med flere krydsningsspor estimeres et nødvendigt opholdstillæg i Skjern på kun ca. 5

Afrunding

Politisk stillingtagen

Det er afgørende at kommunerne i Midt- og Vestjylland tager politisk stilling til, hvad man ønsker sig af Jern-banens rolle i fremtiden. En fælles åben strategi kommunerne imellem vil sikre en folkelig opbakning, der har stor betydning for projektets succes.

Det er ikke nok med strategier og hensigtserklæringer. Ønskes banernes rolle styrket i fremtiden, bør der etableres et fælles projekt regionerne og kommunerne imellem, som det har været tilfældet på Sjælland med et trimmet R-net for busser og lokaltog.

Det videre analysearbejde skal konkretisere sig i budgetter i fremtidige trafikaftaler. I første omgang med penge til en grundigere analyse af strukturer og kortlægning af potentialer for udviklingen af den vestjyske kollektive trafik. Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab har haft stor gavn af et tilsvarende forarbejde, der nu udmunder f.eks. i en statslig undersøgelse af om Nordjylland kan elektrificeres før Østjylland.

Planlægning og arealreservation

Af hensyn til en fremtidig udvikling af banerne med en styrkelse af deres rolle som en vigtig infrastruktur i Vestjylland, er det vigtigt, at kommunerne i byudviklingsplaner og udstykning af erhvervsgrunde tager højde for baneinfrastrukturen.

Byudviklingsprojekter bør så vidt muligt lægges stationsnært for at give disse nye bydele attraktiv kollektiv trafik. Ofte er byudviklingen dog sket fjernt fra stationer i de senere år, men ved at lægge det ved en attraktiv banekorridor, kan der projekteres med nye standsningssteder. Ifølge stationsnærhedsprincippet åbner dette bl.a. for tættere og højere byggeri, der med tiden kan udvikle sig til et nyt naturligt bycenter med udvalgte terminalfaciliteter for pendlere. Den ny station kan således blive de nye bydeles naturlige samlingspunkt på samme måde som jernbanestationerne oprindeligt blev det ved deres bygning.

Erhvervsgrunde bør fremover også planlægges at ligge i forbindelse med nye standsningssteder, således at der opnås en dobbelt fordel ved nye standsningssteder, i stedet for at bidrage til yderligere bilpendling. For at øge mobiliteten omkring standsningsstedet bør der etableres gode cykelstiforhold ud fra standsningsstederne samt attraktive cykelparkeringsforhold. Parkeringspladser til pendlere, der vælger at kombinere bil- og togrejser, skal ligeledes være attraktive, let tilgængelige og trygge.

Generelt bør der langs alle baner sikres et frit areal langs sporet, der muliggør udbygning til dobbeltspor i fremtiden. Ikke alle baner kan forventes udbygget i fremtiden, men man ved det først, når behovet opstår. Derfor bør der reserveres plads til dobbeltspor langs banerne, især i øst-/vestkorridoren og i diagonalkorridoren, der er oplagte penderlinjer til henholdsvis Århus og Trekantsområdet. Der findes sandsynligvis allerede 'nåleøjer' på banerne, hvor der er bygget tæt på sporet. Dette udelukker dog ikke en fremtidig nødvendig udbygning med nedrivninger til følge.