

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
via mail: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

Sagsbehandler  
Mads Laursen  
Direkte telefon  
99741275  
E-post  
[mads.laursen@rksk.dk](mailto:mads.laursen@rksk.dk)  
Dato  
22. februar 2018  
Sagsnummer  
18-008195

## Hørings svar til Trafikplanen fra Ringkøbing-Skjern Kommune

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udsendt en høringsudgave af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032". Ringkøbing-Skjern Kommune ser med stor bekymring på det forhold, at Trafikplanen ikke lægger op til modernisering af togdriften i Vestjylland før 2032, hverken hvad angår togmateriel eller spor. Det betyder, at togforbindelserne i nordgående, tværgående og sydlig retning ikke opgraderes, hvad angår hastighed, rejsetid, antal stop og frekvens, mens der sker en omfattende modernisering i resten af landet.

Ydermere er der i trafikplanen lagt op til, at Region Midtjylland – og dermed Midtjyske Jernbaner – kan overtage strækningen Skjern-Holstebro til trods for, at der i udbudsmaterialet ikke stilles krav til antal togafgange eller koordination af køreplaner og billetsystemer med andre aktører.

Ringkøbing-Skjern Kommune udtrykker stor bekymring for, at de manglende investeringer i togdriften i Vestjylland vil få negative konsekvenser for mulighederne for pendling og dermed for bosætning og tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft til området.

### Manglende investeringer giver mindre vækst

*Vi er en produktionskommune*

Ringkøbing-Skjern Kommune har et stort og varieret erhvervsliv, der er en vigtig brik i "Produktions-Danmark". Blandt de tungere industrigiganter finder man eksempelvis Vestas og ARLA men også virksomheder som E V Metalværk, LSB Plast, O. Kavli og Hydra Grene. Ringkøbing-Skjern Kommune har et af landets allerhøjeste BNP/indbygger målt på tværs af kommuner. Målt i forhold til landsgennemsnittet ligger Ringkøbing-Skjern Kommune godt 18 % højere, hvilket bringer kommunen væsentligt op over eksempelvis Aarhus, Odense og Aalborg. Det høje økonomiske aktivitetsniveau skyldes især et stærkt erhvervsliv. Ringkøbing-Skjern Kommune har samtidig landets laveste ledighed. Den absolut største barriere for fortsat vækst i kommunens virksomheder er således rekruttering af arbejdskraft.

Det vides erfaringsmæssigt, at byer og områder, der ligger tæt op ad velfungerende infrastruktur, generelt har højere økonomisk vækst end byer, der ligger fjernt fra en velfungerende infrastruktur. Jo bedre pendlingsmuligheder, der er i tilknytning til erhvervslivet, jo mere konkurrencedygtigt vil erhvervslivet også være, når det gælder rekruttering af attraktiv arbejdskraft. En jernbane med tophastigheder på kun

op til 100 km/t, som tilfældet er i Ringkøbing-Skjern Kommune, giver for lang transporttid og er således ikke et tilstrækkelig attraktivt transportmiddel for kommunens ind- eller udpendlere.

En tidssvarende jernbane er ydermere helt afgørende for bosætning – det er både vigtigt i forhold til, at familierne ikke behøver at have to biler, og i forhold til folk, der pendler ud af kommunen til arbejde og uddannelse i andre kommuner, samt i forhold til arbejdskraft, der pendler ind til kommunens mange virksomheder.

#### *Vi er landets største kystturismedestination*

Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner er uden sammenligning landets største kystturismedestinationer med tilsammen 7,7 mio. årlige overnatninger. Turisterhvervet omsætter årligt for 2,5 mia. kr. i Ringkøbing-Skjern Kommune, hvilket gør Ringkøbing-Skjern Kommune til Danmarks 4. største turistkommune målt på turismeforbrug. Turismen skaber et betydeligt pres på vejtrafikken i området, som også forøger behovet for en tidssvarende jernbane.

#### *Et Danmark i balance kræver tidssvarende infrastruktur*

En forringelse togtrafikken til og fra Vestjylland vil modvirke muligheden for ind- og udpendling og dermed også for bosætning og tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft til området. Det betyder forringede produktionsbetingelser for nogle af de største eksporterende produktionsvirksomheder i Danmark.

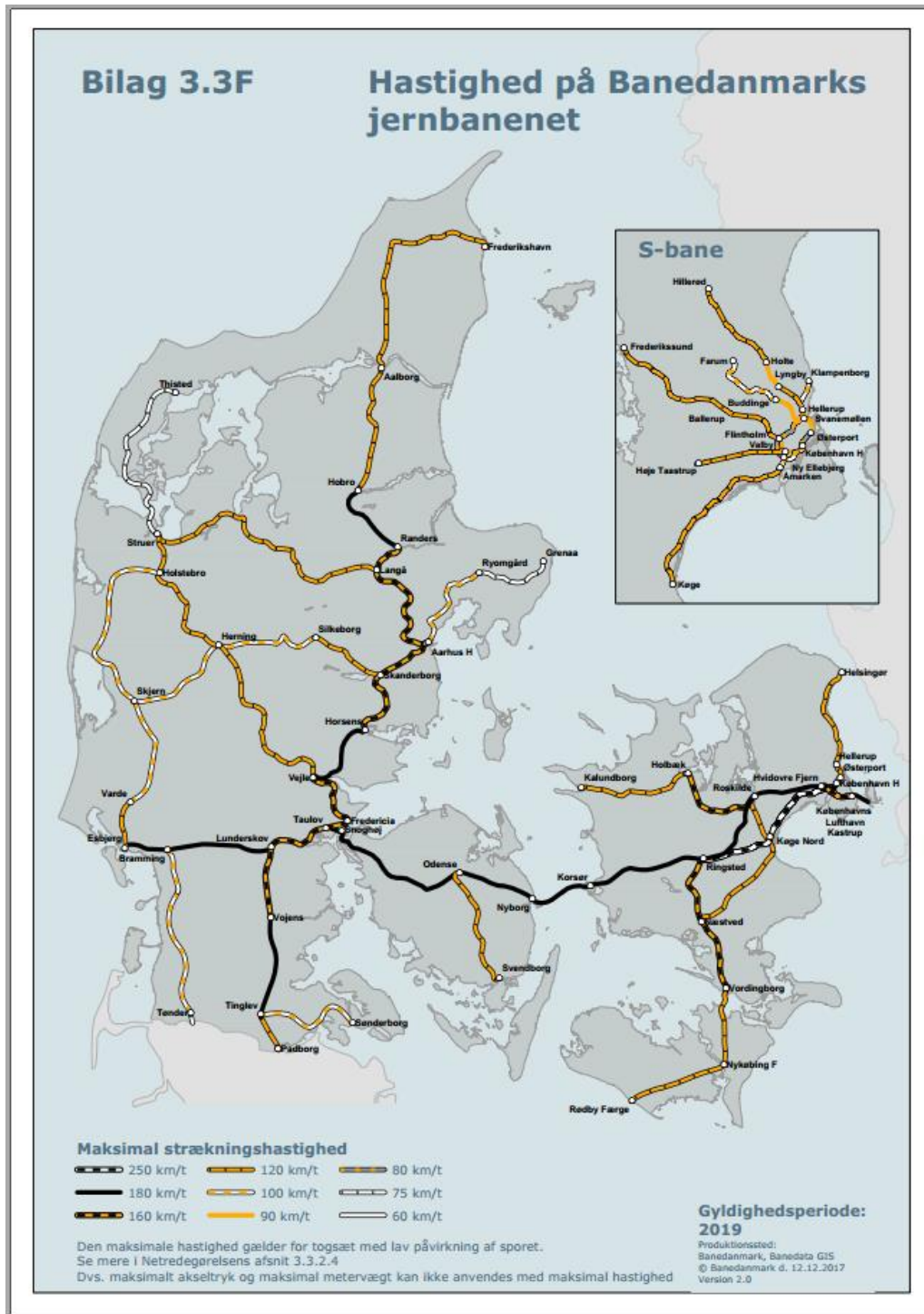
Ringkøbing-Skjern Kommune er i den forbindelse helt enig i regeringens politik for transport og infrastruktur, hvoraf det fremgår, at *"En stærk infrastruktur er en forudsætning for at tiltrække virksomheder og skabe vækst i hele Danmark"*.

## Der er behov for hurtigere og mere direkte forbindelser

Den maksimale hastighed på de tre baner, der kører i Ringkøbing-Skjern Kommune, er 100 km/t, hvilket som vist i figur 1 nedenfor er blandt de laveste hastigheder på det statslige jernbanenet. Der er nærmere bestemt tale om følgende strækninger, der mødes i knudepunktet Skjern:

- Silkeborg-Skjern
- Holstebro-Skjern
- Varde-Skjern

Figur 1: Oversigt over hastigheder på Banedanmarks jernbanenet



De lave strækningshastigheder betyder, at jernbanen som transportmiddel står i en konkurrencemæssig ugunstig situation. Det er navnlig bemærkelsesværdigt ud fra den betragtning, at Ringkøbing-Skjern Kommune med sit areal på ca. 1.489 km<sup>2</sup> er Danmarks største kommune, dvs. et område med store afstande. Det er netop ved større afstande, at jernbanen kommer til sin ret. Derfor er det uhensigtsmæssigt, at der ikke er planer for udvikling og opgradering af jernbanerne i Vestjylland.

Der er således behov for en opgradering af strækningshastigheden fra 100 til 140 km/t på alle tre baner. Der er ligeledes behov for anskaffelse af nyt materiel. Elektriske tog accelererer og kører som hovedregel hurtigere end dieseltog. Elektriske tog får deres strøm fra kraftværker eller vedvarende energikilder, hvorved forureningen er væsentlig mindre end ved dieseldrift. Elektriske tog genbruger bremseenergien og støjer mindre end dieseltog.

Imidlertid er ingen af de tre trækninger omfattet af Banedanmarks elektrificeringsprogram, dvs. der er forudsat dieseldrift på trækningerne langt ud i fremtiden.

Arriva opererer i dag med dieseldrevne LINT tog på strækningerne. Der er kommet nye LINT tog, de såkaldte Coradia LINT, der accelererer hurtigere og når en hastighed på 140 km/t. Togene er forsynet med katalysator og forurener mindre end forgængerne.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker om muligt nyere og bedre trækraftformer, f.eks. brint eller hybrid. De nye LINT tog kunne også være en acceptabel løsning i forbindelse med opgradering af banen.

### **Højere frekvens og længere driftsdøgn**

Hvis en transportform skal være attraktiv, skal den først og fremmest være hurtig og komfortabel. Derudover skal den ikke være urimeligt dyr i forhold til den ydelse, man modtager.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker en højere frekvens på de tre trækninger, der mødes i Skjern. Alle togforbindelser bør være i timedrift i dagtimerne samt have sene aftenafgange for at have en værdi for pendlerne. Argumentet for ikke at udvide antallet af frekvenser på en given banestrækning er ofte, at der alligevel ikke er så mange passagerer. Imidlertid vil en jernbane, der i dag eksempelvis har timedrift, utvivlsomt få flere passagerer, hvis man øger antallet af frekvenser, f.eks. til halvtimesdrift.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker sig hurtigere forbindelser til Herning og Aarhus ved, at eksisterende REX-tog Aarhus-Herning forlænges til Skjern og Ringkøbing. Det hurtige REX-togsystem bør være Vestjyllands forbindelse til Østjylland og ikke det langsomme togsystem, som anvendes i dag.

### **Region Midtjyllands mulige overtagelse af Holstebro-Skjern strækningen**

Aftalen fra den 9. juni 2017 om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v. betyder, at Region Midtjylland kan overtage ansvaret for indkøb af trafik på strækningen Holstebro-Skjern. Det vil i så fald blive Midtjyske Jernbaner, der overtager strækningen Holstebro-Skjern. Dette er fortsat en mulighed i den aktuelle trafikplan.

Ringkøbing-Skjern Kommune mener, at hovedhensynet ved en eventuel omlægning alene bør være at sikre borgerne i Vestjylland kortest mulig rejsetid, flest mulige afgange og størst mulig fleksibilitet. Kort sagt den bedst mulige service. Dette billede kan Ringkøbing-Skjern Kommune ikke genkende i trafikplanen – tværtimod er kommunen bekymret for, at ovenstående scenarie vil betyde markante forringelser for borgernes mobilitet i Vestjylland.

Kommunens ser således flere store risici ved, at Midtjyske Jernbaner overtager strækningen:

### *Isolation af den Vestjyske Længdebane*

Ringkøbing-Skjern Kommune er bekymret for, at en opdeling af togudbuddet i Vestjylland vil betyde isolation fra det nationale net. Eftersom IC-tog ikke længere kommer til Herning og Holstebro, betyder det, at trafikken på den Vestjyske Længdebane vil blive adskilt fra landsdelstrafikken, og at der kun kan skiftes til IC-tog i Esbjerg.

### *Sammenhængen forsvinder*

På strækningen Skjern-Holstebro, der først og fremmest ligger i Ringkøbing-Skjern kommune, er der årligt næsten 80.000 passagerer, der rejser nordpå mod Holstebro og vice versa, mens der er næsten 90.000 passagerer, der rejser sydpå mod Esbjerg og vice versa. Der er over 80.000 passagerer mod året, der rejser østpå fra Skjern mod Herning og vice versa.

Skjern er i den forbindelse et meget vigtigt knudepunkt, hvor tre linjer mødes (Skjern-Holstebro/Struer, Skjern-Aarhus og Skjern-Esbjerg). I dag er det muligt at køre gennemkørende uden skift (både mod Esbjerg og Herning/Aarhus), da det er den samme operatør, der har ansvaret for køreplanlægningen. Det samme gælder langs Vestkysten fra Struer over Holstebro, Ringkøbing, Skjern, Esbjerg til Tønder, hvor det i dag er den samme operatør, som har mulighed for at tilrettelægge sammenhængende køreplaner.

Dette sammenhængende net vil blive slået i stykker, hvis strækningen Skjern-Holstebro "tages ud". Alt taler nemlig for, at Lemvigbanen vil blive "forlænget" til henholdsvis Holstebro og Skjern – måske endda kun med to timers drift (et tog hver time mod henholdsvis Holstebro og Skjern fra Thyborøn/Lemvig). I dag er der en-times drift på strækningen i begge retninger.

I og med at det er ensporede strækninger, så bliver det svært at få plads til den trafik, som i dag kører mellem Skjern og Holstebro, hvis der samtidig skal være drift mellem Lemvigbanen og henholdsvis Holstebro og Skjern. Så udover færre tog vil det også kunne betyde, at der fra Skjern/Ringkøbing mod Holstebro skal skiftes i Vemb. Dertil kommer, at skifteforbindelserne i Skjern mod Herning/Aarhus kan blive forringet.

Det er ganske få passagerer, som vil få glæde af trafikomlægningen, da det er de færreste, som skal mod Lemvig/Thyborøn, mens ca. 80.000 passagerer om året har kurs mod henholdsvis Holstebro, Esbjerg og Herning og den anden vej. I øvrigt vil der ikke for Lemvigbanens passagerer være noget tid at spare med en direkte forbindelse til Holstebro i forhold til en bustur. Togturen (uden skift) fra Lemvig til Holstebro vil tage ca. 48 min., mens det i dag med bus (linje 24) tager 49 min.

Hvis der ikke sker integration mellem Lemvigbanen og Skjern-Holstebro (isoleret drift), er det svært at se, hvorfor Region Midtjylland/Lemvigbanen skal overtage ansvaret for strækningen Skjern-Holstebro, der er i dag drives sammen med de øvrige strækninger i Midt- og Vestjylland. Det giver både fordele for passagererne i køreplanlægningen (de bedste mulige skifteforbindelser og mulighed for gennemkørende tog) samt i forhold til stordriftsfordele i anvendelsen af materiellet bl.a. i relation til vedligehold, der samlet set er med til at minimere omkostningerne til driften.

### *Usikkerhed om trafikomfang og kvalitet*

Ringkøbing-Skjern Kommune udtrykker ydermere bekymring for, hvilken trafik der vil komme i fremtiden, når genudbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland ikke stiller krav til trafikomfang og kvalitet. Kommunen ønsker sig som minimum 1-timesdrift i dagtimerne på alle strækninger, ligesom der ønskes senere aftenafgange.

### *Forskellige takstsystemer*

Regionens overtagelse af strækningen Skjern-Holstebro vil gå stik mod intensionerne i Takst Vest om tog- og bustakster. Regionen får takstkompetencen på strækningen Skjern-Holstebro (trafikselskabernes bustakster), mens resten af strækningerne i Midt- og Vestjylland følger togtakster.

Det betyder, at der er et slags takstsæt og priser, når passagererne rejser internt på Lemvigbanen/Skjern-Holstebro, mens der er et andet takstsæt og priser, hvis passagererne skal videre til f.eks. Esbjerg eller Herning. Dermed bruges der forskellige takstsystemer til at prisfastsætte den samme togrejse fra f.eks. Ringkøbing til Skjern afhængigt af, om passageren skal videre til Esbjerg eller Herning (i så fald er det togtakster, der fastsætter prisen, ellers er det bustakster).

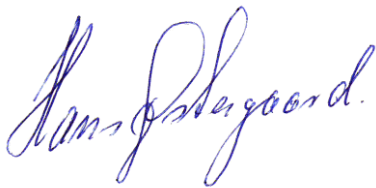
Udover at det er kompliceret og ulogisk, går det mod intensionerne om at skabe et mere sammenhængende og forståeligt billet- og prissystem til kunderne.

### **Opsummering**

Med henvisning til tidligere skrivelse sendt til transportministeren, transportordførerne samt formand for Folketingets Transportudvalg den 8. juni 2017, håber Ringkøbing-Skjern Kommune, at regeringen og Folketinget vil lytte til bekymringerne for, at de manglende investeringer i togdriften i Vestjylland vil få negative konsekvenser for mulighederne for pendling, bosætning, tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft og dermed for væksten i området.

Ydermere, håber vi, at Transportudvalget vil lytte til vores bekymring vedrørende udsigten til Region-Midtjyllands mulige overtagelse af Holstebro-Skjern strækningen. Denne gælder i forhold til isolation af strækningen fra det øvrige jernbaneanet, i forhold til trafikomfang og kvalitet, manglende koordinering af køreplaner og takstsystemer - og ikke mindst i forhold til det antal unødige skift dette vil medføre for passagererne.

Venlig hilsen



Hans Østergaard  
Borgmester