



Notat: Togfondens effekter i Midttrafik

Baggrund:

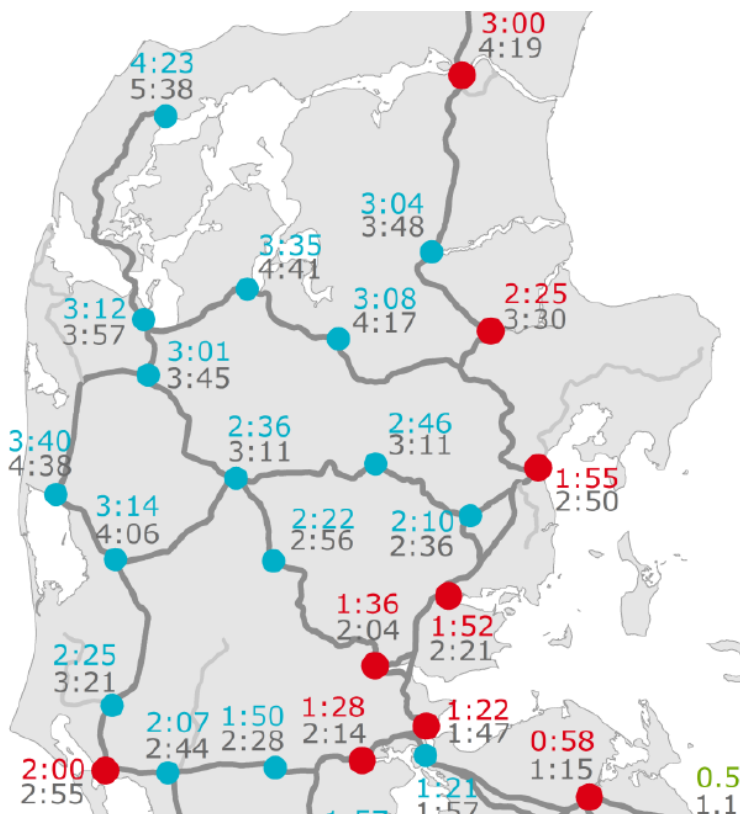
Togfonden er en politisk aftale mellem den tidligere Regeringen (S, SF, RV), Dansk Folkeparti og Enhedslisten, om at modernisere togdriften for 28,5 mia. kr. frem til 2024.

Togfonden består dels af Timemodellen og af en række tiltag, der også skal forbedre togdriften udenfor de strækninger, der betjenes med Timemodellen. En lang række af disse tiltag sker i Midttrafikens område og vil få stor betydning for det tilbud om togrejser borgerne i området får, såvel internt som ud af regionen. Dette vil få stor betydning for buskørslen, dels som tilbringer og frabringer til toget men tiltagene kan også betyde ændringer i de rejsemønstre, der er i området i dag.

De 28,5 mia. kr. skal finansieres via et merprovenu fra harmoniseringen af beskatningen på Nordsøen og med de faldende oliepriser, har finansieringen af projektet været diskuteret, herunder om Vejle fjord banebroen skal bygges. Fra Danske Regioner er det ønsket, at der også tilføres midler til busdriften, da 1/3 af alle togpassagerer benytter bus i forbindelse med deres togrejse og derfor skal der investeres for at sikre gode adgange til de nye togforbindelser og dermed nå målet om flere personkilometre.

Samlet set vil tiltagene ændre togtiderne som i nedenstående kort med rejsetider fra København med Timemodellen og de følgende lokale tiltag:

(Kilde alle følgende kort: Pressefaktaark regionale hastighedsopgraderinger, Trafikministeriets hjemmeside: [Link til kilde](#))



Figuren viser at rejsetiden med tog til / fra København ændres f.eks: Aarhus og København bliver 55 minutter kortere og Viborg og København 1 time og 6 minutter kortere. Alle byer får kortere køretid til / fra København.

I Midttrafikens område vil selve Timemodellen ændre mulighederne for brug af tog være store i Randers, Aarhus og Horsens, der får direkte superhastighedstog.

I Midttrafikens område vil Togfonden også betyde større ændringer for mange togrejsende. Disse er gennemgået herunder:

De enkelte tiltag i Region Midt:

Opgradering af togstrækningen Struer – Thisted:
Strækningshastigheden opgraderes til 110 km/t. Hastighedsopgraderingen forventes på hele strækningen Struer-Thisted at generere en mertrafik svarende til 5.700 rejser årligt. Tidsgevinsten er op til 23 minutter med den forudsætning, at der ikke standses på 6 af de passagermæssigt mindst befærdede stationer.



Opgradering af togdriften på strækningen Langå – Struer:
Strækningshastigheden øges til 160 km/t. Der krydses i Viborg, som er det vigtigste trafikale knudepunkt på strækningen. Tidsgevinsten mellem Langå og Struer vil være på op til i alt 14 min. oven i tidsgevinster fra netop afsluttede anlægsarbejder. Rejsen vil kunne gennemføres på 63 min. I 2010 tog rejsen 87 minutter. Hastighedsopgraderingen ventes på hele strækningen at generere en trafik svarende til 19.900 rejser.



Opgradering af togdriften på strækningen Vejle – Struer:
Hastigheden mellem Givø - Herning og Herning - Aulum øges til 160 km/t. Den lave hastighed umiddelbart nord for Vejle bibeholdes. Ny standsning i Gødstrup etableres i forbindelse med det nye regionshospital. Tidsgevinsten ved en opgradering ligger på op til i alt ca. 24 min. for en rejse fra Vejle til Struer. Hastighedsopgraderingen mellem Vejle og Struer vil generere en trafik svarende til 18.700 rejser. Der er afsat midler til vurdering af ekstra kapacitet Herning – Holstebro der giver mulighed for direkte tog Holstebro – Aarhus.



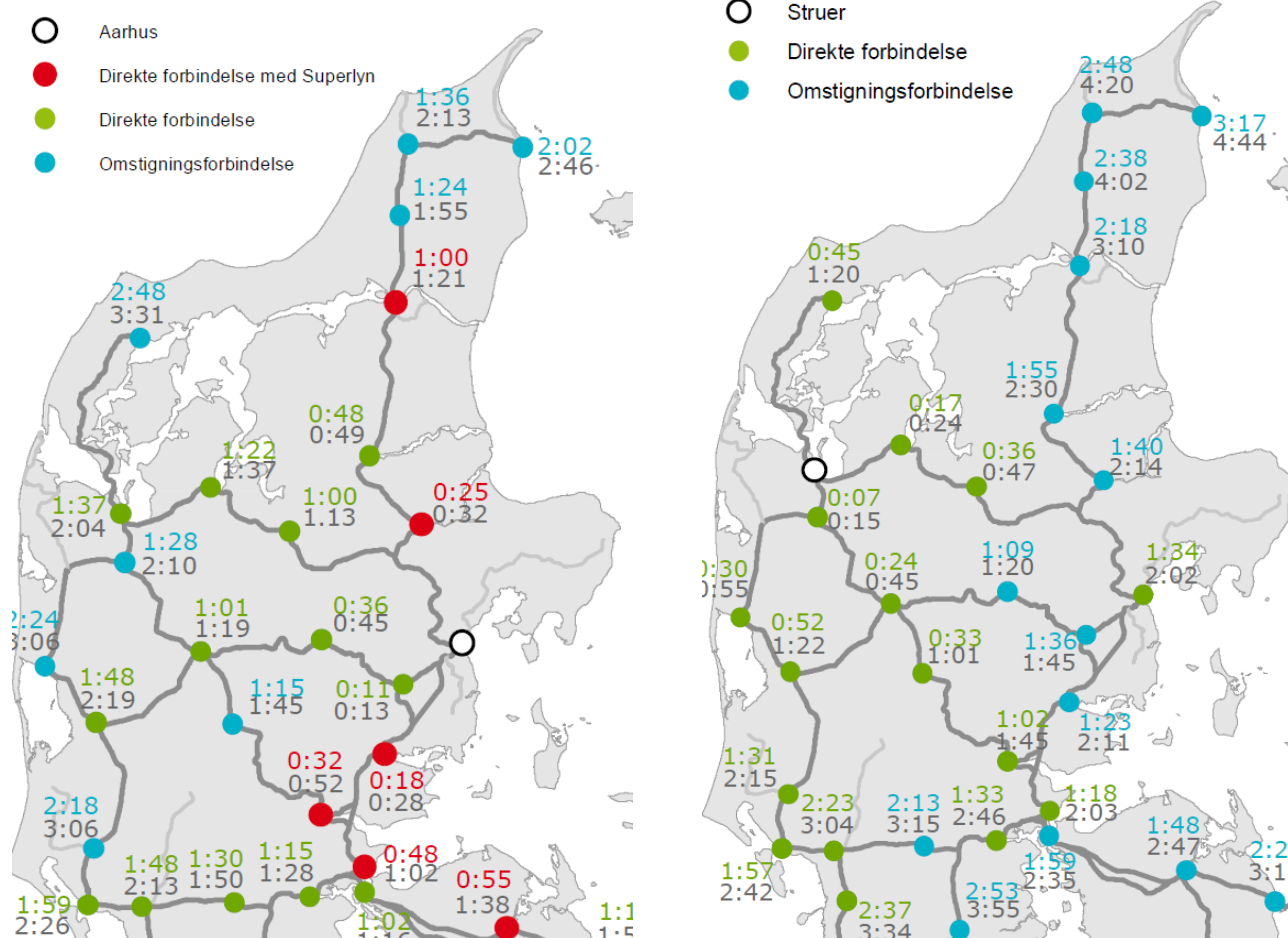
Opgradering af togstrækningen Esbjerg – Struer:
Driften vil fremover være baseret på en opgradering af afsnittet mellem Esbjerg og Holstebro til 140 km/t. Køretidsbesparelsen for en rejse mellem Esbjerg og Struer er på op til ca. 35 minutter. Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen mellem Esbjerg og Struer generere en trafik svarende til 22.200 rejser.



Opgradering af togstrækningen Skjern – Skanderborg:
Der opgraderes til 140 km/t fra Skanderborg til Herning og 120 km/t mellem Herning og Skjern. En forudsætning for den trafikale udnyttelse, er anlæggelse af et 4 km dobbeltspor ved Ry, hvilket indgår i opgraderingsudgiften. Tidsbesparelsen for stoptoget for strækningen mellem Skanderborg og Herning er på op til ca. i alt 20 min. Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 17.600 rejser.



Kortene herunder viser de nuværende og kommende rejsetider med tog med udgangspunkt i hhv. Aarhus og Struer:



Selve køretiden mellem f.eks. Holstebro og Skive ændres fra 39 minutter til 24 minutter og turen mellem Struer – Herning bliver 21 minutter kortere.

Samlet forventes disse tiltag at generere 80 – 90.000 ekstra togpassagerer om året. Hvis 1/3 af disse benytter bus, er der mulighed for at tiltrække 30.000 nye buspassagerer, forudsat at passagerne tilbydes transport, de efterspørger.

Ekstra kapacitet på banen mellem Herning og Holstebro

Der afsættes 50 mio. kr. til nærmere at undersøge og udbygge kapaciteten på banen mellem Herning og Holstebro. Formålet er at muliggøre, at der kan køre op til tre tog i timen på banen mellem Herning og Holstebro og på den måde skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

Med Timemodellen forudsættes der to tog i timen fra Vejle til Thisted, med stop i Herning, Holstebro og Struer undervejs. Dette presser kapaciteten på banen, men kan lade sig gøre.

Som minimum skal krydsningsmulighederne forbedres således der skabes ekstra kapacitet på banen.



Ekstra spor ved Gødstrup Station

Med det nye hospital er der behov for gode forbindelser fra Herning og der kan overvejes direkte forbindelser fra Århus. Der er derfor behov for en kapacitetsudvidelse. Med det ekstra spor sikres denne kapacitet og dermed grundlaget for en bedre togbetjening af den nye hospital.

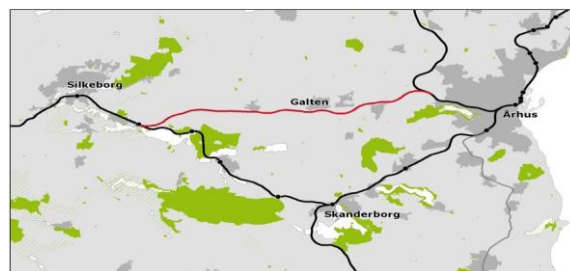
Iflg. Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027 forventes en ny station i Gødstrup at ville blive benyttet af ca. 540 passagerer dagligt fra 2017.



Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

En ny direkte bane Aarhus-Galten-Silkeborg vil styrke områdets sammenhæng med banebetjeningen i Østjylland, koblingen til Timemodellen og letbanebetjening i og omkring Aarhus. Rejsetiden vil med en ny bane blive reduceret til mellem 22 og 24 minutter mellem Aarhus og Silkeborg og ca. 1 time på hele strækningen

Parterne støtter op om etableringen af den nye bane. Parterne er enige om at der afsættes 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane, herunder belysning af synergieffekter med Timemodellen og Aarhus letbane. Parterne vil senest i 2024 skulle tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse.



Projekter til beslutning i 2024

Parterne er enige om, at der i 2024 træffes beslutning om følgende projekter:

- Ny bane Hovedgård-Aarhus (reserveret 3,3 mia. kr. ekskl. VVM-midler)
- Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg (inkl. VVM-midler)

Timemodellens indflydelse på busdriften:

I 2011 udarbejdede Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark, rapporten "Flere buspassagerer, hvad skal der til?". Rapporten var input til den kommende politiske beslutning om Togfonden. Rapporten vurderer hvorledes bustrafikken kan nå det ambitiøse mål om 50 % flere buspassagerer personkilometre.

Det er skønnet at Togprojekterne giver 30.000 flere buskunder, hvis togkunderne tilbydes anvendelige busforbindelser. Hvis der sættes fokus på at korrespondancerne til de kommende togtider er anvendelige, vil der også være et buspotentiale i togrejsende, der i dag ikke benytter bus til og fra toget.

Set i forhold til at 1/3 af alle togpassagerer benytter en bus i forbindelse med en togrejse og 6 ud af 7 til en længere togrejse, er det naturligt primært at se på, hvorledes busdriften kan bidrage til passagervæksten.