



NOTAT

Høring af Trafikplan for den statslige Jernbane 2017 – 2032.

D. 24 november 2017 udsendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 'Trafikplan for den statslige Jernbane 2017 – 2032' i høring. Høringsfristen var sat til 29. januar, men er senere blevet forlænget til 26. februar 2018.

Proces

Ifølge "Lov om trafikselskaber" skal Styrelsen hvert fjerde år udarbejde en statslig trafikplan. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. På grund af sammenhængen med den landsdækkende trafik, har Styrelsen valgt at lade regionaltogtrafikken i Nordjylland indgå i de forskellige scenarier, selvom Region Nordjylland har overtaget bestilleransvaret for trafikken. De grundlæggende ændringer i den regionale kørsel, der foreslås i flere af scenarierne vil kræve nyforhandlinger af kontrakten mellem staten og RN.

Trafikplanen indeholder statens forslag til den nationale togbetjening om 5, 10 og 15 år, dvs. i 2022, 2027 og 2032.

Selv om planen ikke er bindende, indeholder den oplæg, der kan få betydning for betjeningen af Nordjylland. Der lægges derfor op til, at der afgives et fælles høringssvar fra de nordjyske kommuner, Regionen og Nordjyllands Trafikselskab, koordineret af NT. Hvis der er kommuner, der af geografisk grunde ønsker at fremhæve særlige forhold, kan det fælles svar naturligvis suppleres med egne høringssvar.

Ud over drøftelsen i Kontaktudvalget, har Nordjyllands Trafikselskab haft indkaldt repræsentanter for kommunerne til en drøftelse af Trafikplanen, med henblik på udarbejdelsen af det fælles svar. Sagen behandles også i Regionens politiske system.

Særlige nordjyske interessepunkter i Trafikplanen

- Planen er udarbejdet før annonceringen af den 7 årige forsinkelse af det nationale signalsystem, der blev udmeldt i november 2017. Det betyder, at de scenarier, der er opstillede for perioden indtil ca. 2024, i en række tilfælde ikke er gennemførlige. Især for Nordjylland, betyder det, at store dele af planen ikke er retvisende.

- Planen er meget bygget op ud fra, at der i planperioden elektrificeres til Aalborg, men at der ikke er afsat midler til den planlagte elektrificeringen til Frederikshavn. Planen gør derfor meget ud af at opstille 2027 og 2032 scenarier, hvor al kørsel syd for Aalborg Lufthavn kan udføres med eltog, og kørslen nord for med dieseltog.

På sigt bør der foretages en nordjysk afvejning af de lokale fordele og ulemper ved elektrificering af Vendsyssel. Konsulentfirmaet Rambøll er i øjeblikket ved at afdække problemstillingen for Region Nordjylland. I det fælles hørings svar bør der holdes fast i, at elektrificeringen ønskes fastholdt.

Betjening af Vendsyssel: Planen forudsætter, at DSB kører fjern tog til Frederikshavn 6 gange om dagen indtil 2025, hvorefter fjern togsdriften afkortes til Aalborg, som konsekvens af at der på det tidspunkt elektrificeres til Aalborg, men ikke til Frederikshavn. Det vil imidlertid ikke være muligt for DSB at køre fjern togsdrift i Vendsyssel fra december 2018, pga forsinkelserne på signalanlægget.

I 2032 scenariet kører der fortsat ikke fjern tog i Vendsyssel. Dette skal formentlig ses som tegn på, at Trafikstyrelsen, i modsætning til de nuværende langtidsplaner, ikke forventer elektrificeringen videreført til Frederikshavn inden dette år – og måske slet ikke.

Betjening af Aalborg Lufthavn: Banen til Aalborg lufthavn forventes åbnet i december 2020, og lufthavnsbanen forventes elektrificeret sammen med strækningen sydfra til Aalborg i ca. 2025.

I 2022 scenariet (dvs. allerede fra åbningen i 2020) forventes lufthavnen at blive endestation for de nationale IC og Lyntog. Dette er i overensstemmelse med argumenterne for at oprette lufthavnsbanen: at man ønsker at give bedre forbindelser til Aalborg Lufthavn for passagerer fra Østjylland.

Men i 2027 scenariet (formentlig allerede fra 2025) betjenes lufthavnen i stedet af et regional tog fra Århus og to regional tog fra Hobro. Argumenterne i planen herfor er, at 'hovedparten af lufthavnens passagerer alligevel er bosat nord for Hobro'.

Ud fra forudsætningerne for oprettelsen af lufthavnsbanen, vil den betjeningsmodel være i modstrid med den oprindelige argumentation for at oprette banen.

Fjern togs betjening af Aalborg: I 2022 scenariet opretholdes den nuværende fjern togsbetjening af Aalborg. Men i 2027 scenariet (dvs. formentlig fra 2025) betjenes Aalborg i stedet af et Lyntog og et regional tog fra Århus, der dog ikke stopper mellem Hobro og Aalborg. Reduktionen i fjern togsbetjeningen må betragtes som en forringelse, svarende til, at der indføres fast omstigning på alle IC tog i Århus.

Det fremgår ikke af planen, hvorfor IC systemet afkortes i Århus, og erstattes af et regional togssystem, men Styrelsen har oplyst, at det skyldes at et regional togssystem er billigere end et IC system.

Her ud over forventes Aalborg betjent af to regional tog sydfra og to regional tog nordfra. Alle tog internt i regionen, udført af Nordjyske Jernbaner.

Det vil være problematisk, hvis halvdelen af fjern togsforbindelserne fjernes fra landets 4. største by.

Betjening af Himmerland: I 2022 scenariet forventes Arden og Hobro betjent som i dag.

Skørping – Aalborg forventes betjent med to NJ nærbanetog, der stopper ved alle stationer. Herud over stopper et IC-tog i Aalborg og Skørping og et Lyntog kun i Aalborg og Hobro. I dette scenarie er der imidlertid ikke taget højde for forsinkelsen af signalsystemet. Indtil 2024 nødvendiggør denne, at der køres som i dag. Dvs et lyntog, der stopper i Hobro og Aalborg, et IC-tog, der stopper ved alle stationer mellem Hobro og Aalborg, og et nærbanetog, der stopper ved alle stationer mellem Skørping og Aalborg. Der forventes enighed med staten, om at videreføre denne betjening indtil andet er muligt.

I 2027 scenariet (dvs. formentlig fra 2025) forventes Himmerland betjent af et landsdækkende lyntog og af et regional tog, der kører mellem lufthavnen og Århus. Begge tog standser ikke mellem Aalborg og Hobro.

Her ud over kører to regional tog mellem Hobro og lufthavnen, med stop ved alle stationer.

Modellen betyder en god regionaltogsdækning med halvtimesdrift fra alle stationer mellem Hobro og Aalborg, men modellen betyder også, at der vil være skifte til/fra alle fjerntog i Hobro, for rejsende fra alle stationer mellem Hobro og Aalborg. Specielt for rejsende fra Støvring og Skørping, vil det ikke være optimalt. Omvendt vil det kunne nedbringe rejsetiden for alle fjernrejsende fra Vendsyssel og Aalborg.

Der har været ønske, om at udvide regionaltogsbetjeningen til at omfatte Arden og Hobro endnu tidligere. Trafikplanen rummer da også et forslag om at indføre ovennævnte betjeningsmodel før 2027, måske allerede ifbm indvielsen af lufthavnsbanen i dec. 2020. Forsinkelsen af signalsystemet umuliggør imidlertid dette. Inden signalsystemet er i fuld drift i Himmerland, tidligst i 2024, er det teknisk ikke muligt at køre flere tog syd for Skørping.

Sammenhængende trafik gennem regionen: De scenarier, Trafikstyrelsen beskriver for 2027 og 2032, forudsætter, at det regionale togsystem, som vi i Nordjylland hidtil har forudsat skulle være sammenhængende fra Skørping til Hirtshals/Skagen, deles i to regionale systemer. Et system fra Hobro til Aalborg Lufthavn, og et system fra Aalborg til Hirtshals/Skagen.

Ved en opdeling fjernes muligheden for at hægte regionen trafikalt sammen med rejser fra Himmerland til Vendsyssel uden skifte.

Omvendt vil et nyt sydligt regionaltogssystem fra Hobro til Aalborg - Vestbyen - Lindholm og Aalborg Lufthavn, og et nordligt mellem Skagen/Hirtshals – Hjørring og Aalborg give mulighed for at optimere de to systemer uafhængigt af hinanden.

Set ud fra den begrænsede passagermængde, der rejser gennem Aalborg, bør det overvejes om fordelingen af sammenhængende forbindelser gennem Aalborg for de få rejsende, modsvarer nytten af to optimerede delsystemer for de mange pendlere til Aalborg.

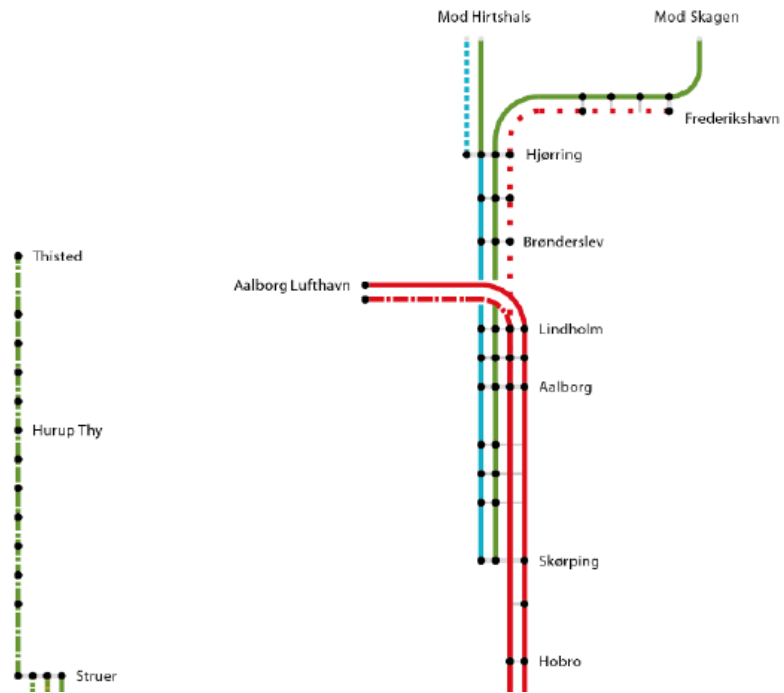
Der er således tale om to forskellige hensyn. Det er vigtigt, at vi i Nordjylland gør os klart, hvilken model vi på sigt ønsker. For at skabe bedre grundlag for denne prioritering, har Regionen bedt konsulentfirmaet Rambøll analysere bl.a. disse alternativer.

Jernbanebroen: De fremtidige scenarier der beskrives, forudsætter alle, at togtrafikken over jernbanebroen øges væsentligt. Det vil få betydning for skibsfarten, men også for biltrafikken på Thistedvej.

Det er nødvendigt, at man overvejer, hvordan den tætte togtrafik i kan afvikles, dels hvornår og hvordan, kapaciteten de to steder kan udbygges.

Figur 72. Fjern- og regional 2022 vest

K22
Vest



Figur 76. Linjediagram fjern- og regional 2027 og 2032 vest

K32
Vest

