



Togets rolle i Sydtrafiks område

Togdrift er et område, der vækker mange følelser. Byer med stærk jernbaneinfrastruktur har et stort udviklingspotentiale. Toget binder mennesker sammen og giver mulighed for en høj grad af mobilitet. Men jernbanedrift er også dyrt - ikke mindst anlæg og vedligehold af infrastruktur. Derfor gælder det om, indenfor de økonomiske muligheder, at få mest muligt ud af den jernbaneinfrastruktur vi har.



Dette notat søger at beskrive muligheder for en bedre/større udnyttelse af den "jernbane" som allerede er i Syd- og Sønderjylland. Notatet belyser f.eks. statslige planer, pendlerstrømme, problematikker mere lokalt og også i et regionalt/lands/udlands perspektiv.

Togbetjeningen er i store dele af Sydtrafik område forholdsvis tynd. Der er således ingen togforbindelse til Danmarks næst største lufthavn i Billund og heller ikke imellem Vejle og Billund, som er en af områdets største pendlerstrækninger. Billund Lufthavn er alene forbundet til Vejle, Kolding og Esbjerg med busforbindelser.

Den kollektive trafik mellem byerne Sønderborg, Aabenraa, Haderslev, Kolding og Vejle er reelt afhængig af gode regionale busforbindelser.

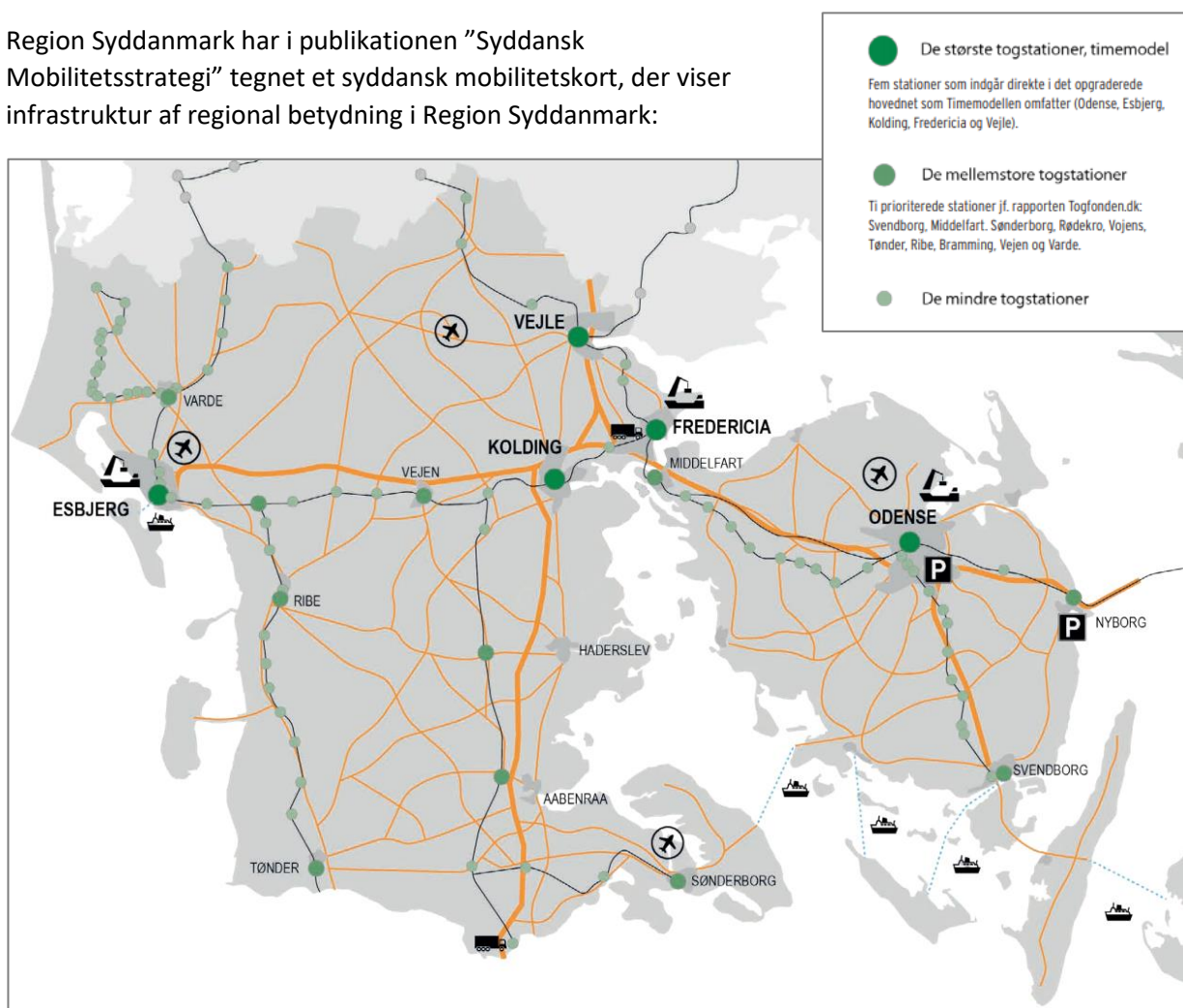
Det betyder, at Sydtrafik er nødt til at anvende en meget stor del af den regionale finansiering til at sikre en rimelig basis-betjening med bus mellem de største byer (samt lufthavne) - forbindelser som i andre regioner er dækket ind af jernbanenettet. Dette har den konsekvens, at Sydtrafik kun har en meget begrænset mulighed for og økonomi til, at sikre kollektiv trafik i mindre byområder og mere tyndt befolkede områder.

I første omgang ønsker Sydtrafik, at der i forhold til togbetjening arbejdes med:

- Videreudvikling af Esbjerg Nærbane f.eks. mod etape 2 og 3
- Timedrift til Sønderborg
- Hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs

Et toglandskab der giver udfordringer

Region Syddanmark har i publikationen "Syddansk Mobilitetsstrategi" tegnet et syddansk mobilitetskort, der viser infrastruktur af regional betydning i Region Syddanmark:



Kilde: Syddansk Mobilitetsstrategi

Kortet viser bl.a. den meget forskelligartede rolle, toget spiller i de forskellige dele af Syddanmark. Den vestlige del af Sydtrafiks område betjenes i nord-sydgående retning af regionaltog på strækningen Struer-Holstebro-Ringkøbing-Skjern-Varde-Esbjerg samt af regionaltog på strækningen Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder-Niebull. Sydtrafiks lokalbane Vestbanen betjener strækningen Nørre Nebel-Oksbøl-Varde, som betjenes i samdrift med de regionale tog på Varde-Esbjerg strækningen. Lokalbanen Vestbanen har et meget fintmasket stationsnet og betjener mange små byer på strækningen. Regionaltogene Struer-Esbjerg samt Esbjerg-Niebull betjener både de store stationsbyer (Varde, Esbjerg, Bramming, Ribe, Tønder) samt en række mindre stationsbyer og skaber en stærk toginfrastruktur i området, som kan benyttes af mange til de daglige rejser.

Delstrækningen Varde-Esbjerg plus delstrækningen Esbjerg-Bramming-Ribe er siden december 2020 blevet drevet som "Esbjerg Nærbane" med halvtimesbetjening i dagtimerne (se afsnit om Esbjerg Nærbane s.7)

På østkysten spiller togbetjeningen en helt anden rolle. Her er det langt færre stationer, der betjenes. Og betjeningen er udfordret af, at byerne Haderslev og Aabenraa kun er togbetjent via stationsbyerne Vojens og Rødekro, som ligger adskillige km fra byerne. Det er også en udfordring at Sønderborg kun betjenes med

2-timedrift, da IC toget fra København/Fredericia hver anden time kører mod Sønderborg og hver anden time mod Flensborg. Udfordringerne i området er beskrevet nærmere i afsnittet "Grænselandet Øst".

Også i området Kolding-Fredericia-Vejle er det primært de store togstationer der betjenes, samt enkelte mindre stationsbyer (Børkop, Brejning, Taulov, Lunderskov og Vamdrup). Den vigtige pendlerstrækning Vejle-Kolding er kun forbundet af tog via Fredericia. Udfordringerne i området beskrives nærmere i afsnittet "Kolding-Fredericia-Vejle området")

Strækningen Esbjerg-Kolding betjenes med IC tog mod København med stop i de største byer/stationsbyer (Esbjerg, Bramming, Vejen, Lunderskov, Kolding, Middelfart) samt af regionaltog Esbjerg-Aarhus der standser ved alle stationer mellem Bramming og Aarhus og bl.a. sikrer betjening af Gørding, Holsted og Brørup.

Strækningen Struer-Holstebro- Herning-Vejle betjenes af regionaltog med forbindelse videre mod København fra Vejle. Regionaltoget sikrer forbindelse til stationsbyerne Thyregod, Give og Jelling.

Togbetjeningen udgør rygraden i den kollektive trafik. Det er dog meget forskelligt, hvilket betjeningsniveau der er i de forskellige dele af Sydtrafiks område og hvor stor en andel af borgerne, der har adgang til tog indenfor 2 km:

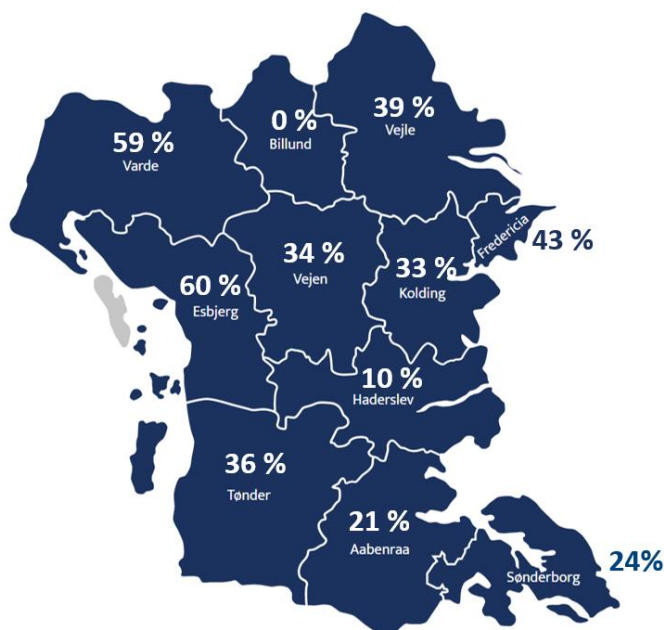
I Varde og Esbjerg har omkring 60% af borgerne adgang til tog indenfor 2 km, mens borgerne i Billund slet ikke har direkte adgang til tog og kun 10% af borgerne i Haderslev har tog indenfor 2 km.

I Sønderborg og Aabenraa har godt 20% adgang til tog mens tallet i Tønder, Vejen og Kolding er på ca. 35%. I Vejle og Fredericia bor omkring 40% af borgerne under 2 km fra en station med togbetjening.

Den meget forskelligartede toginfrastruktur betyder, at udgangspunktet for at tilrettelægge Sydtrafiks busbetjening er meget forskelligt. I områder med ringe eller ingen togbetjening er det nødvendigt at etablere en grundlæggende kollektiv infrastruktur med bus, mens der i områder med god togbetjening kan være mere fokus på tilbringerløsninger til tog (se notatet "Sydtrafiks rutenet").

3 områder skiller sig ud med særlige udfordringer og muligheder. Disse områder beskrives mere udførligt i afsnittene "Esbjerg Nærbane" (s. 7), "Kolding-Fredericia-Vejle området" (s. 10) samt "Grænselandet Øst" (s. 11).

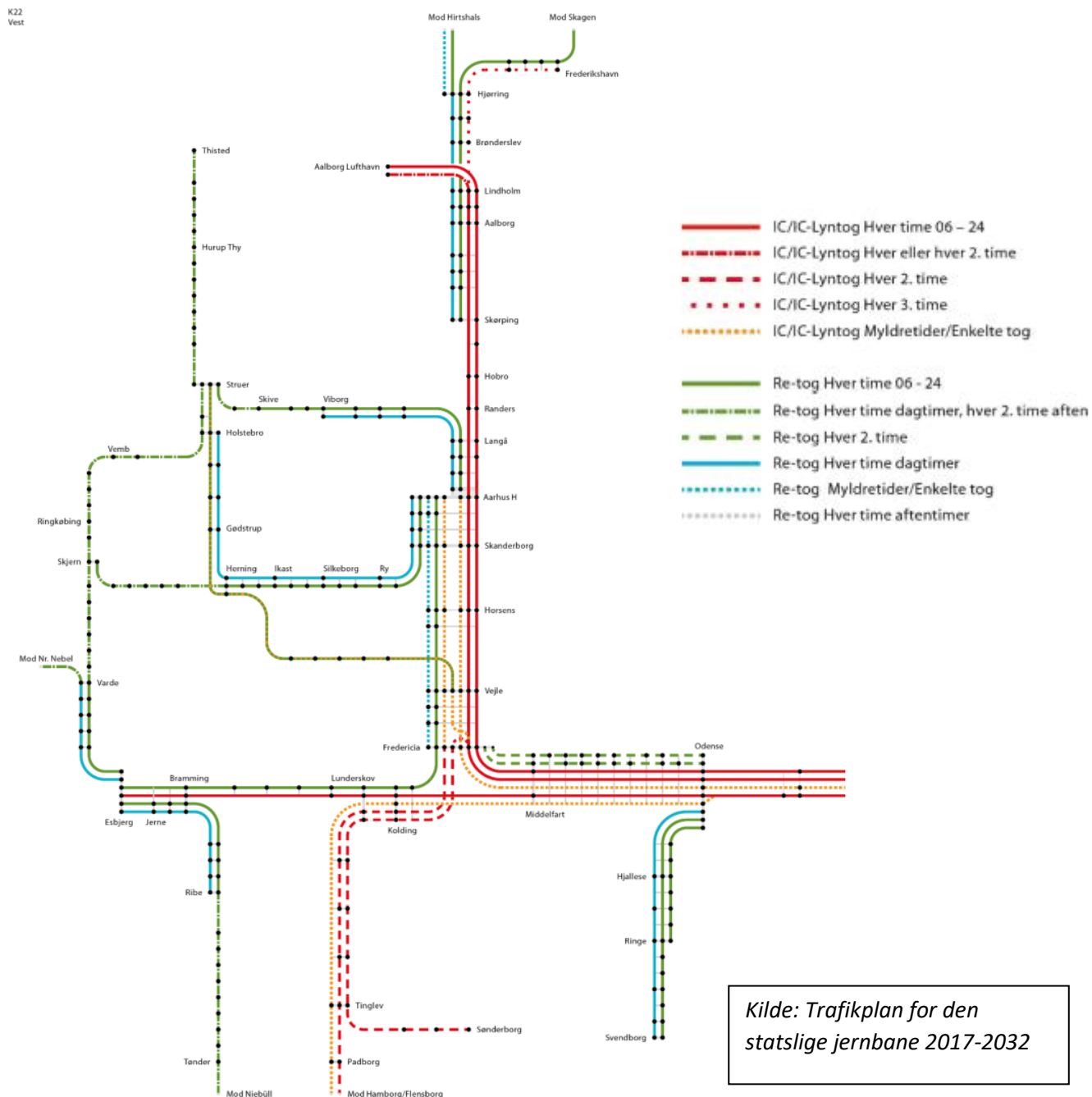
Andel indbyggere, adgang til tog indenfor 2 km



Togbetjeningen – linjediagram med frekvens

Kvaliteten af togbetjeningen afhænger af, hvilke rejserelationer toget giver adgang til - og med hvilken frekvens. I "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032" beskrives betjeningsniveauet på de statslige baner i Jylland med linjediagrammer i bilag 3. Figur 72 viser kørslen med fjern- og regionaltog i 2022 i Vestdanmark:

Figur 72. Fjern- og regional 2022 vest



Linjer med fuldt optrukket rød eller grøn streg har timedrift mellem 6 og 24. Linjer med fuldt optrukket blå streg har timedrift i dagtimerne. Stiplede linjer betjenes hver 2. time eller sjældnere.

Vestbanen (Varde-Oksbøl-Nr. Nebel) betjenes næsten hver time i dagtimerne samt hver 2. time aften

Hvem finansierer togdriften?

Langt det meste af togbetjening i Danmark bestilles og finansieres af staten og driftes enten af DSB eller andre operatører. I Sydtrafiks område drifter Arriva de strækninger, som ikke driftes af DSB, nemlig Struer-Holstebro-Ringkøbing-Skjern-Varde-Esbjerg, Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder-Niebuil samt Struer-Holstebro-Herning-Vejle.

Vestbanen Varde-Oksbøl-Nr. Nebel driftes også af Arriva - i samdrift med den øvrige betjening på de midt- og vestjyske baner.

Regioner og trafikelskaberne bestiller og finansierer selv driften på lokalbaner, på baggrund af statsligt bloktilskud. I Sydtrafiks område drejer det sig om Vestbanen Varde-Oksbøl-Nr. Nebel. Kørslen på Vestbanen finansieres af Region Syddanmark og administreres af Sydtrafik, som i samarbejde med Transportministeriet har udbudt kørslen på Vestbanen som en option til statens kontrakt på togbetjening af de midt- og vestjyske baner.

Betjening af vigtigste pendlerstrækninger

Byregioner.dk har udarbejdet analysen "Jyllandskorridoren, Pendlingsanalyse – Vestdanmark i bevægelse", her er de travleste pendlerstrækninger i Sydjylland opgjort med 2015-tal. Nedenfor har vi indtegnet hvilke af de travleste pendlerstrækninger, der betjenes med tog, og hvilke der kun/primært betjenes med bus:

Strækningen mellem Varde og Esbjerg er betjent af Esbjerg Nærbane, som med halvtimedrift giver et (efter jyske standarder) fornuftigt pendlings-tilbud, særligt fordi toget på flere delstrækninger er tidsmæssigt konkurrencedygtigt med bil (se afsnittet "Esbjerg Nærbane")

Strækningen Vejle-Billund er kun betjent af bus, mens strækningerne Vejle-Kolding, Haderslev-Kolding samt Sønderborg-Aabenraa i princippet har togbetjening, men togforbindelserne er enten langsomme eller kræver togsift/skift til bus, så bussen i praksis er et mere attraktivt tilbud.

Travle pendlerstrækninger i Sydjylland



Pendling mellem kommuner		2015	
Varde	4.930	Esbjerg	TOG
Vejle	3.470	Kolding	BUS
Vejle	2.920	Billund	
Haderslev	2.820	Kolding	
Esbjerg	2.800	Varde	TOG
Vejen	2.620	Kolding	BUS
Sønderborg	2.590	Aabenraa	

Kilde: "Jyllandskorridoren, Pendlingsanalyse – Vestdanmark i bevægelse" tilføjet markering af, hvilke strækninger der primært betjenes af bus/tog.

Manglende Nord-Syd forbindelser i Jylland

De danske InterCity og InterCity Lyntog er bygget op om at sikre forbindelser fra landsdelene til København (se illustrationen til højre), mens der kun er ganske få daglige tog, der skaber nord-syd forbindelse i Jylland.

Aktuelt er der kun 2 daglige direkte tog mellem Hamborg og Aarhus, der på grund af relativt mange standsninger i Padborg, Tinglev, Rødekro, Vojens, Vamdrup, Lunderskov, Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens og Skanderborg, er et forholdsvist langsomt tilbud, der ikke tidsmæssigt er konkurrencedygtig med bilen.

I Sydtrafiks område er der desuden et regionaltog, som med timedrift forbinder Esbjerg direkte med Aarhus. Toget standser ved alle stationer (bortset fra Jerne og Tjæreborg), hvilket er meget attraktivt for de lokalsamfund der betjenes, men det giver en lang rejsetid på fjernrejser. Med bil kan man komme fra Esbjerg til Aarhus på 95 min. mens det tager 140 minutter med regionaltoget.

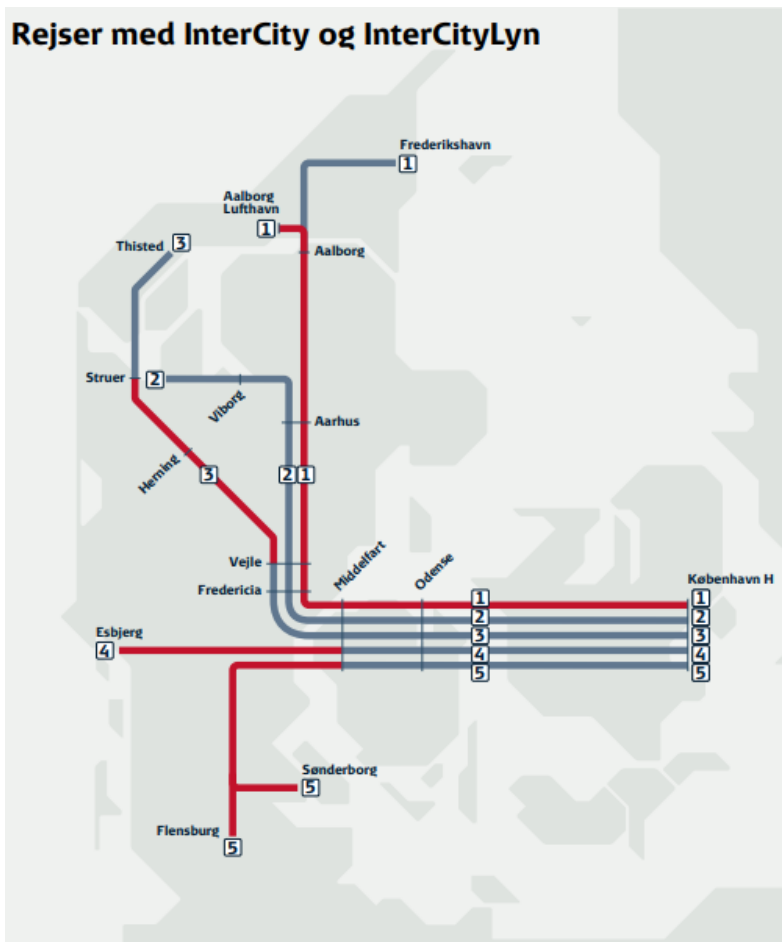
Regionaltoget Esbjerg-Aarhus er sammen med de 5 daglige Hamborg/Flensborg-Aarhus tog eneste direkte togforbindelse mellem de to største byer i Trekantområdet (Kolding og Vejle), som udgør en af de travleste pendlerstrækninger i Sydtrafiks område. Regionaltoget tilbyder en rejsetid på 37 minutter mellem Kolding og Vejle, en tur som med bilen kan klare på 27 minutter. Hamborg-Aarhus togene tilbyder på de 2 daglige ture en direkte rejsetid mellem Kolding og Vejle på 30 minutter. (se afsnittet "Kolding-Fredericia-Vejle området")

I Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 er beskrevet, at der i 2032 kan tilføjes direkte tog hver anden time mellem Aarhus og Padborg. Sydtrafik opfordrer til, at der tænkes langt mere ambitiøst og hurtigst muligt indsættes hurtige og direkte tog hver time mellem Hamborg og Aarhus, og kun med betjening af de største byer undervejs for at sikre togets konkurrencemæssige attraktivitet.

Den nuværende betjening over grænsen ved Padborg er meget tynd og fra 2027 forringes den yderligere, når den nuværende IC betjening forventeligt ophører med at krydse grænsen, så der i Tinglev vil være togskitte mod Tyskland (se afsnittet "Grænselandet Øst", s. 11).

En stærkere nord-syd togforbindelse i Jylland vil gøre toget til en reel valgmulighed for grænseoverskridende trafik og styrke den grønne mobilitet.

Rejser med InterCity og InterCityLyn



Kilde: DSB's køreplan for InterCity og InterCityLyntog

Esbjerg Nærbane

Togtrafikken omkring Esbjerg er igennem de seneste år blevet styrket med øget drift på "Esbjerg Nærbane", som siden december 2020 har fået udvidet driften på strækningen Varde-Ribe. Tidligere var der kun halvtimedrift på den nordlige strækning Esbjerg-Varde (med tilnærmet timedrift videre ad Vestbanen til Oksbøl-Nr. Nebel). Nu er der også halvtimedrift på den sydlige strækning Esbjerg-Bramming-Ribe (med tilnærmet timedrift videre mod Tønder/Niebøll).

Med åbningen af Jerne Station i det østlige del af Esbjerg by i december 2020 blev Esbjerg Nærbane desuden styrket, så første etape af fremtidsvisionen for Esbjerg Nærbane nu er realiseret.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udarbejdede i 2017 analysen "Esbjerg Nærbane – beslutningsgrundlag", hvor 3 etaper af Esbjerg Nærbane beskrives og konsekvensberegnes. Af analysen fremgår, at etablering af Esbjerg Nærbane medfører en samlet forøgelse på statens årlige nettoomkostninger på mellem ½ - 10 mio. kr. for driften af togene på nærbanen. Den realiserede etape 1 af nærbanen (driftsudvidelse mellem Esbjerg og Ribe) er samfundsøkonomisk rentabel. Det vurderes de videre etaper ikke at være.

Etape 2 består i en sammenbinding af trafikken i Esbjerg, og enkelte udvidelser i trafikken på alle nærbanens strækninger. Gennemførelse af etape 2 vil betyde, at togene kan køre med faste minuttal i alle dagtimerne, hvor der vil være direkte tog fra Oksbøl til Ribe hver time, og 2 tog i timen Varde-Ribe, med 20/40 min mellem togene. Efter udrulning af signalprogrammet kan frekvensen ved gennemførelse af etape 2+ kunne ske med 30/30 min. mellem togene.



Illustration af Esbjerg Nærbane fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens "Esbjerg Nærbane – beslutningsgrundlag" fra 2017

I Etape 3 øges frekvensen til 20 minutters drift. I Etape 3+ tilføjes desuden halvtimedrift på Vestbanen.

Esbjerg Banegård er etableret som en sækbanegård, d.v.s. at togene kører samme vej ind og ud. Det giver den praktiske udfordring, at køreretningen skal ændres, hvilket altid vil medføre et lidt længere stationsophold. Der må forventes minimum 5 minutters stationsophold i etape 2 og 3.

Esbjerg Nærbane betjener et område med meget pendling. Den største pendling i Sydtrafiks område sker mellem Varde og Esbjerg kommuner, hvor nærbanen tilbyder rejsemuligheder, der også på tidsforbrug er konkurrencedygtige med bil. Esbjerg-Bramming tager kun 10 min. med nærbanen, hvor bilturen kræver 21 min. Togturen Varde-Esbjerg tager 18 min., mens bilturen tager 24 min. Til bilturene skal tillægges eventuel køkørsel i myldretiden.



I den kommende trafikplanperiode vil Sydtrafik samarbejde med Arriva, Esbjerg og Varde kommune om at synliggøre den forbedrede togbetjening, som området har fået med Esbjerg Nærbane, så flere passagerer opdager og får glæde af de forbedrede muligheder.

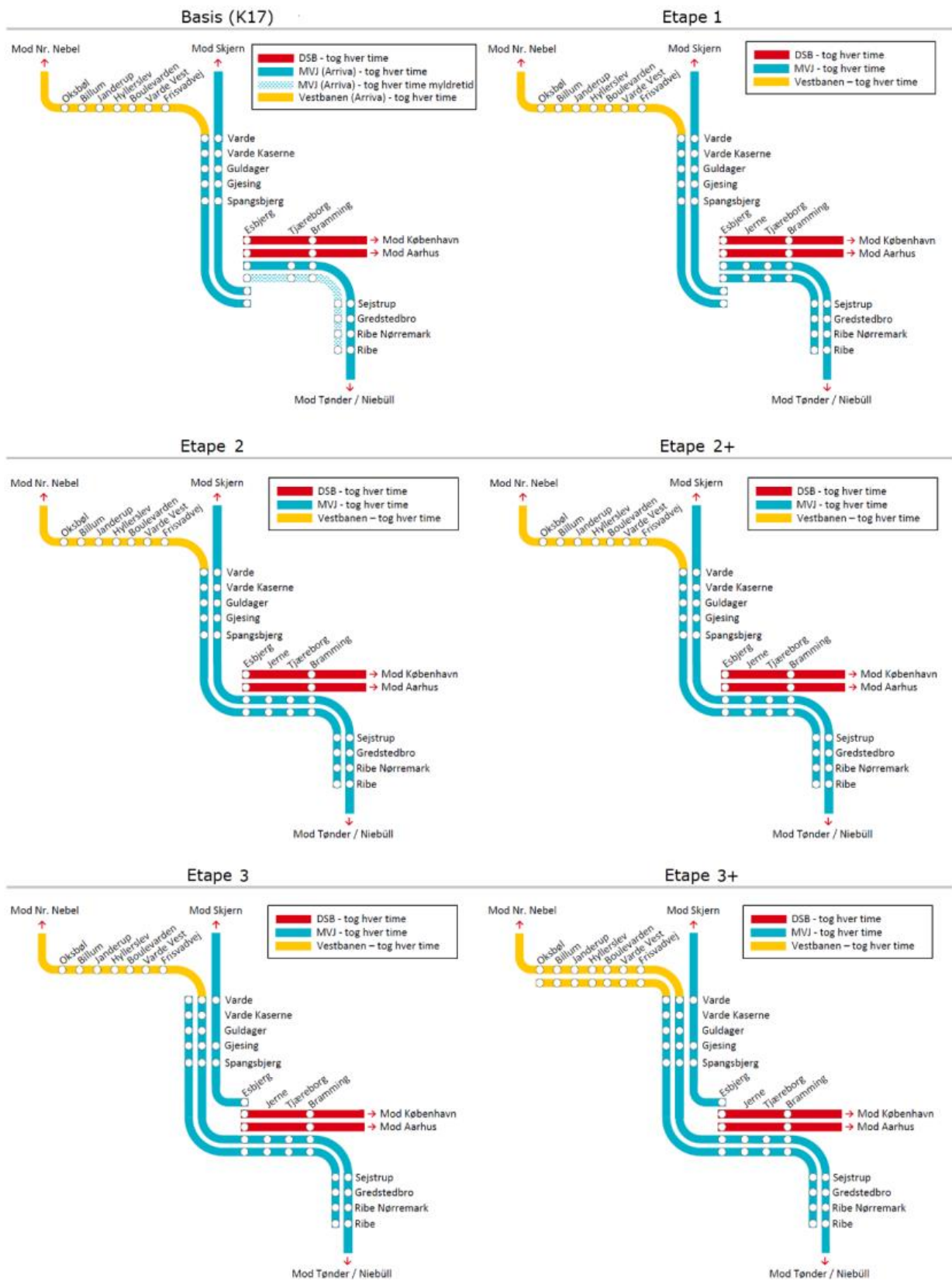
Samtidig vil vi sammen med Varde og Esbjerg kommuner fortsætte dialogen med Arriva og Transportministeriet om muligheder for at forbedre betjeningen af Esbjerg Nærbane m.h.p videreudvikling mod etape 2 og 3.

Arriva har i dag frihed til at tilrettelægge kørslen på den nordlige og den sydlige del af Esbjerg Nærbane, så turene kan være sammenbundne eller splittede, alt efter hvordan der kan opnås den mest effektive drift. I praksis er en del af turene allerede i dag sammenbundne på tværs af Esbjerg Banegård. Disse ture kunne med fordel fremgå som sammenbundne i køreplanerne.

En oplagt mulighed for at styrke toganvendelsen i den østlige del af Esbjerg, er at etablere stop i Jerne og Tjæreborg på de nuværende regionaltog mod Aarhus, som pt standser på alle stationer mellem Esbjerg og Aarhus – bortset fra Jerne og Tjæreborg.

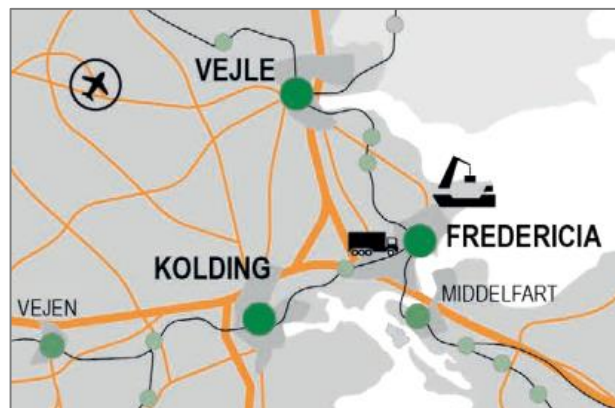
Ved etablering af etape 3+ skal driften på Vestbanen øges fra tilnærmet timedrift til halvtimedrift på strækningen Varde-Oksbøl. Finansieringen heraf vil skulle afholdes indenfor Region Syddanmarks begrænsede ramme til kollektiv trafik. Sydtrafik vil i dialog med Varde Kommune afsøge muligheder for tilpasse driften på Vestbanen, så omfanget på den mest benyttede delstrækning Varde-Oksbøl kan øges, mens omfanget på den mindre benyttede delstrækning Oksbøl Nr. Nebel kan reduceres.

Figur 2. Dagens betjening (K17) og Esbjerg Nærbane (etape 1, 2, 2+, 3 og 3+)



Kolding-Fredericia-Vejle området

Vejle-Kolding er den næststørste pendlerstrækning i Sydtrafiks område, men mulighederne for togrejse mellem byerne er desværre ikke særligt gode. Dette skyldes dels at togstrækningen mellem byerne går via Fredericia, dels at den nuværende togbetjening mellem Kolding og Vejle ikke er tilrettelagt med henblik på at skabe hurtige, direkte forbindelser mellem byerne.



Køreturen Kolding-Vejle kan tages på 27 minutter i bil. Sydtrafiks X-bus 900X kører turen på 30 minutter uden stop mellem byerne, mens den ordinære regionalerute 103 skal bruge 45-56 minutter – afhængig af tidspunkt på dagen.

Både Vejle og Kolding by er plaget af myldretidsudfordringer og toget kunne være et attraktivt alternativ til egen bil, hvis rejsetiden med tog var attraktiv og kørte med en rimelig frekvens.

Desværre kører der i dag kun få direkte, forholdsvis hurtige tog i døgnet mellem Kolding og Vejle, nemlig 2 daglige afgang på IC toget mellem Hamborg og Aarhus, som har en rejsetid på 30 minutter mellem Kolding og Vejle, samt 3 daglige tog mellem Flensborg-Aarhus.

Desuden kører der hver time et direkte regionaltog mellem Esbjerg og Aarhus: Dette tog har også til formål at betjene stationerne undervejs, derfor er rejsetiden mellem Kolding og Vejle oppe på 37 minutter, hvilket ikke er konkurrencedygtigt i forhold til egen bil.

Desuden er der en række muligheder for at rejse med tog mellem Kolding og Vejle, hvis man er villig til at skifte i Fredericia, rejsetiderne ligger på mellem 27 og 54 minutter inkl. togsift. Ved etablering af en hurtig, direkte forbindelse er det muligt at opnå 24 minutters køretid med tog mellem Kolding og Vejle.

Sydtrafik ønsker at samarbejde med Vejle, Kolding og Fredericia kommune samt Region Syddanmark og staten om at sikre bedre kollektiv trafik i den centrale del af Trekantområdet. Området har en meget lavere grad af kollektiv trafik anvendelse end tilsvarende områder i Danmark. Det kalder på en opgradering og samtænkning af de kollektive trafiktilbud.

Sydtrafik foreslår, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs, herunder Kolding og Vejle. Derved sikres en markant forbedring af togtilbuddet i korridoren Aarhus-Hamborg samt et markant forbedret og konkurrencedygtigt tilbud mellem Vejle og Kolding. Endelig betyder det også, at der være en markant forbedret forbindelse mellem Aarhus og den sydøstlige del af Sønderjylland (fra Kolding til grænselandet).

Sydtrafik har desuden fokus på at styrke de nuværende bustilbud med henblik på at gøre dem attraktive for flere pendlere. Dette sker i tæt samarbejde med Kolding og Vejle kommuner, som har en stor interesse i at afhjælpe byernes trængselsudfordringer ved at flytte trafikanter fra egen bil til bus og tog. I samarbejde vil vi bl.a. arbejde på at etablere BRT-lignende tiltag, der kan gøre busrejsen og byen mere attraktiv.

Det er vigtigt, at forbedringer på togtilbuddet i Kolding-Fredericia-Vejle området ikke sker på bekostning af de togmuligheder, der allerede er i området. DSB har tidligere fremlagt forslag om på enkelte myldretidsture at fjerne betjeningen fra vækst-byerne Børkop og Brejning, for at opnå hurtigere forbindelse

mellem Kolding og Vejle. Reduceret togbetjening vil undergrave den betydning, som toget har for Børkop og Brejning. Disse 2 byer er vel at mærke nogle af de ganske få steder på østkysten af Syddjylland, hvor det er realistisk at bosætte sig, for at kunne pendle med tog til de store byer.

Grænselandet Øst

Betjeningen af Sønderborg adskiller sig markant fra betjeningen af byer af tilsvarende størrelse i resten af Danmark, hvor Sønderborg kun har 2-timesbetjening, mens timedrift er standard, som beskrevet i statens trafikplan s. 29:

Hvad skal minimumsbetjeningen være?

I trafikplanen anbefales det, at der som minimum er timedrift i dagtimerne på alle strækninger – på Sjælland og i Østjylland dog minimum halvtimesdrift i dagtimerne. Er der mindre end timedrift, er det vanskeligt at anvende toget til hverdagstransport. De fleste mennesker har faste arbejdstider, og det er svært at forene med et tog, som kun kører hver anden time. Det er ufleksibelt og medfører en masse spildtid. Og toget ender med kun at være noget, man bruger i fritiden, hvor det typisk ikke er så vigtigt, at man er fremme på et bestemt tidspunkt.

I efteråret 2021 offentliggjorde Transportministeriet, at der vil ske ændringer på togbetjeningen over den dansk-tyske grænse ved Padborg fra december 2027. I dag kører DSB på strækningen med IC3-tog med 2-timedrift til Sønderborg og 2-timedrift til Flensborg. Men når de aldrende dieseltog udfases og nye eltog indføres, har DSB ikke egnede tog til at køre i samme 2-timedrift over grænsen mod Flensborg. Transportministeriet har derfor igangsat en undersøgelse af alternative løsninger for togdriften i grænseområdet. Analysen af mulighederne for alternativ togdrift forventes færdig omkring sommeren 2022. Der undersøges muligheder for at lade det tyske NAH overtage driften med tyske tog fra Kiel eller Hamborg, der skal krydse grænsen ved Padborg og sandsynligvis fortsætte videre til Tinglev, hvor passagerer videre nordpå kan skifte til danske tog. Ændringen vil være en forringelse for nord-syd rejsende på tværs af Tinglev, men en forbedring for rejsende til Sønderborg, som vil gå fra den nuværende 2-timedrift til timedrift.

I forvejen er togbetjeningen over grænsen meget tynd, og med et ekstra togskifte i Tinglev bliver den grænseoverskridende togkørsel endnu mindre attraktiv. Det er problematisk både i forhold til at binde grænselandet sammen og i forhold til at sikre jyderne gode, grønne mobilitetsløsninger til rejser mod Tyskland.

Sydtrafik foreslår, at der som et supplement til de nuværende togtilbud indsættes hurtige og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs.

