

Hvidbjerg 24. august 2022

Til

Transportminister Trine Bramsen og Trafikudvalgets medlemmer

Styrkelse af togtrafikken til og fra Midt- og Vestjylland

Siden køreplansskiftet K21 den 13. december 2020, har antallet af daglige direkte togforbindelser mellem Midt- og Vestjylland, Odense og hovedstadsområdet været reduceret til fire daglige forbindelser¹ i hver retning. Dette skete i forbindelse med Arrivas overtagelse af trafikken på de jyske regionalbaner og Svendborgbanen, et resultat af udbuddet af statslig togtrafik gennemført i 2018. Aftalen gælder frem til 2028, med mulighed for forlængelse i yderligere to år.

Inden køreplansskiftet K21, hvor DSB trafikerede strækningen Vejle-Herning-Struer var der 10 daglige direkte togforbindelser i hver retning. Det var muligt at ankomme til København tidligt (ankomst kl. 8:08 og 9:08), og nå hjem til Herning, Holstebro, Struer først på aftenen (afgang kl. 18:52 og 20:52), uden at skulle skifte tog undervejs. For få år siden fandtes tillige daglige direkte togforbindelser mellem Thisted, Skive og Viborg til Odense/København – de er også forsvundet.

I dag er den tidligste ankomst fra Struer med direkte forbindelse til København kl. 12:02 og sidste afgang den modsatte vej kl. 16:56. Før og efter er der kun forbindelser med togskitte i Vejle, og i øvrigt ikke med særligt komfortable tog mellem Struer og Vejle. Mulighed for arbejdspendling til København er således blevet markant dårligere.

Hvad værre er, togskitte i Vejle kan være en særdeles udfordrende oplevelse. Er lyntoget fra København, eller regionaltoget fra Struer blot få minutter forsinket, er risikoen for næsten en times ufrivilligt ophold i Vejle ganske stor, idet Arriva og DSB ikke afventer hinandens forbindelser. Dette er til stor frustration for de der jævnligt pendler mellem Midt- og Vestjylland og hovedstadsområdet².

Mange passagerers oplever, at togtrafikken i Midt- og Vestjylland er blevet væsentligt forringet de seneste år. Det er ikke kun fraværet af direkte forbindelser der trækker ned. Også manglende og ringe korrespondancer togene imellem i Esbjerg, Skjern, Vemb, Holstebro og Vejle giver et billede af et usammenhængende system, der er mere skruet sammen for at sikre en lav pris på de statslige trafikkontrakter end for at få at flere til at anvende den kollektive trafik. Det står i direkte kontrast til daværende transportminister Ole Birk Olesens udmelding den 6. december 2018, hvor der blev lovet *"billigere og mere punktlig togtrafik med et højt serviceniveau til passagererne."*³

DSBs nuværende togkontrakt med staten udløber ved udgangen af 2024, og skal erstattes med en ny kontrakt. Ser man på DSB's visioner for kørsel for 2030 (præsenteret på RailCPH den 13. juni 2022), så indeholder den ikke længere direkte togforbindelser til Struer. DSB's kørsel er reduceret til det elektriske hovedbanenet og regionaltrafik på Sjælland.

Brug af toget til langdistancependling, som f.eks. at være bosat i Struer/Herning og have arbejdsplads i f.eks. Odense eller København – eller vice versa – er i praksis ikke længere en mulighed. Mobiliteten

¹ Fire afgang fra Struer mod København (8:04, 12:04, 14:04 og 18:04) og fire ankomster fra København (10:47, 12:47, 16:47 og 20:47)

² [Jane pendler ugentligt med usikre togforbindelser: - Man overvejer, om det er det værd | TV MIDTVEST](#) og [Katrine og 50 andre så deres tog køre for næsen af dem: - Arriva og DSB bør samarbejde mere | TV MIDTVEST](#)

³ <https://www.trm.dk/nyheder/2018/arriva-skal-staa-for-togtrafikken-i-midt-og-vestjylland-og-paa-svendborgbanen>

mellem land og by vil overvejende være baseret på bilkørsel, og uanset hvor nemt det bliver med nye vejanlæg, så vil det ikke styrke mobiliteten væsentligt, af den enkle grund at vejhastigheden ikke vil øges.

Midt- og Vestjylland vil dermed blive endnu mere hægtet af det sammenhængende jernbanesystem i Danmark, og i praksis komme til at fungere som et lokaltogssystem. I forvejen kører Arriva udelukkende med lokaltogsmateriel (Desiro og LINT-togsæt) på sine ruter, der har en komfort, der gør det uegnet til ture på over en time. Hastigheden er også lav – typisk omkring 100-120 km/t, på Thybanen endog med kun 75 km/t (!), uagtet at der netop nu etableres nyt signalsystem, hvor man med passende mindre infrastrukturtilpasninger ville kunne øge strækningshastigheden op til 160 km/t. Ukomfortable tog med lav hastighed er ikke noget der lokker flere passagerer ombord i toget. Bare turen fra Thisted til Vejle tager op mod tre og en halv time, altså en del længere en tur fra København til Aarhus.

Med de ovennævnte forringelser som den midt- og vestjyske togtrafik har været udsat for de seneste fem år, og som blot synes at fortsætte, kan man frygte, at resultatet på sigt vil være en nedlæggelse af de mindst benyttede strækninger. Et forhold, der blot vil forstærke fraflytning og afvikling af Midt- og Vestjylland.

Vi vil gerne foreslå Transportministeren og Trafikudvalget, at der i forbindelse med forhandlingerne om en ny trafikkontrakt med DSB tages et særligt hensyn til at genetablere gode og brugbare togforbindelser mellem landsdelene, og at de også kommer til at omfatte Midt- og Vestjylland, og ikke blot op gennem Østjylland.

Det må være muligt at sætte krav om et fornuftigt betjeningsniveau til DSB, så landet bindes bedre sammen på tværs og byer som f.eks. Herning, Holstebro, Skjern, Ringkøbing, Thisted, Skive og Viborg også sikres direkte togforbindelser til Aarhus/Odense/København. Og med togmateriel, der har en komfort egnet til længere ture og arbejdspendling – uanset om de kører på batteri, kørestrøm eller begge dele.

En begyndelse kunne være, at det fra og med den nye køreplan K25 sikres:

- at DSB's lyntogsforbindelser København-Struer udvides fra 4 daglige dobbeltture til 6, og at to af disse forlænges til Thisted. Disse køres som egne ture, og erstatter ikke Arrivas regionaltogetsafgange.
- at Arrivas regionaltogetsforbindelse Struer-Vejle forlænges til Fredericia, og suppleres med ekstra afgange mellem Herning og Fredericia i dagtimerne, således at der vil være halvtimes drift.
- at Midtjyske Jernbaners trafik mellem Skjern-Vemb-Holstebro og Vemb-Lemvig-Thyborøn, får langt bedre korrespondancer med Arrivas trafik, og i særdeleshed til lyntogsforbindelserne i Holstebro.
- at der etableres en udvidet rejsegarantiordning, som sikrer en fair kompensation når tilslutninger til lyntogsforbindelserne glipper. Dette kunne som udgangspunkt være et beløb på 1.000 kr, som er i samme størrelsesorden, som det operatørerne opkræver af de rejsende der ikke har gyldig billet.

Omkostninger til ovennævnte ekstra kørsel er naturligvis ikke gratis. Men i og med at udbuddet af togtrafikken i Midt og Vestjylland i 2018 blev ca. 30 % mindre⁴ end forventet i forhold til den tidligere kontrakt med Arriva, burde der være midler til forbedringer af fjerntrafikken i Midt og Vestjylland.

Med venlig hilsen

Tommy O. Jensen /Humblebæk

Jørgen Gade /Hvidbjerg

⁴ [Arriva skal stå for togtrafikken i Midt- og Vestjylland og på Svendborgbanen \(trm.dk\)](http://trm.dk)