

Kommentar til debatten om togdrift i Midt- og Vestjylland

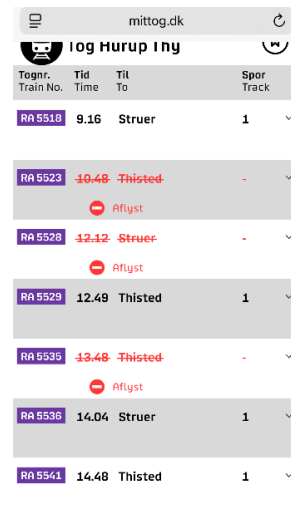
Der har den seneste tid været en del debat om jernbanernes rolle i Midt- og Vestjylland udsprunget af ekspertgruppens rapport. Ekspertgruppens rapport nævner bustransport som en bedre løsning, uagtet at alle erfaringer fra fx Tyskland viser, at en omstilling fra bane til bus næsten halverer passagertallet. Selv hvis bussernes frekvens er dobbelt så stor som togenes falder passagertallet markant.¹

Ekspertgruppens rapport er mangelfuld og overser helt, at der er et bedre udviklingsperspektiv - her er tre vigtige pointer og mulige løsninger:

1. Regionalbanerne i Midt- og Vestjylland er blevet **misrøgtet voldsomt** efter, at Arrivas (GoCollectivs) seneste kontrakt fra 2020 trådte i kraft. Kontrakten gav Arriva alt for meget trafik, til en alt for lille togflåde, og bandt Arriva på hænder og ben. Samtidig med den nye kontrakt med Arriva skete der en **markant nedgradering** af trafikken på den for landsdelstrafikken centrale togstrækning Struer-Holstebro-Herning-Vejle. Denne nedgradering underminerede fuldstændigt muligheden for effektivt og pålideligt, at kunne bruge toget til en længere rejse mod Fyn og Sjælland for de 400.000 midt- og vestjyder, der bor langs jernbanerne. Rigtig mange aflysninger og markant dårligere landsdelsforbindelser har alt i alt gjort jernbanerne markant mindre attraktive gennem de seneste 5 år.

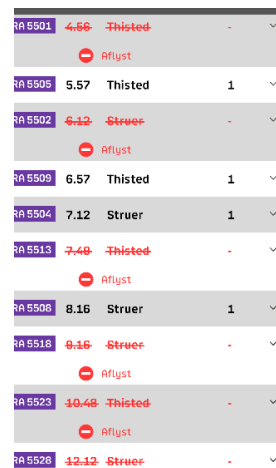
Løsninger:

- a. Udnyt den tidligere vedtagne **elektrificering af Struer-Vejlebanen** så de godt 400.000 midt- og vestjyder der bor langs en jernbane, kan få en effektiv forbindelse til Fyn og Sjælland. Der er allerede skrevet kontrakt på elektrificeringen. **Brug pengene på rent faktisk at elektrificere banen** i stedet for at bruge dem på at **betale bod** for at opsiges kontrakten på elektrificeringen.
- b. Genindsæt DSB på Struer-Vejlebanen med direkte nye **IC5 tog i timedrift (eller 2-timersdrift) Struer-København** - suppleret med regionaltog - evt. kørt af anden operatør.
- c. Sørg for, at den operatør, der fra 2028 skal køre de midt- og vestjyske baner har **moderne materiel nok** til at gennemføre den planlagte trafik, herunder togsæt nok til myldretiden.



Tognr./Train No.	Tid/Time	Til/To	Spor/Track
RA 5518	9.16	Struer	1
RA 5523	10.48	Thisted	-
RA 5528	12.12	Struer	-
RA 5529	12.49	Thisted	1
RA 5535	13.48	Thisted	-
RA 5536	14.04	Struer	1
RA 5541	14.48	Thisted	1

Figur 1: En helt almindelig dag på Thybanen - her 29. juli 2025



Tognr./Train No.	Tid/Time	Til/To	Spor/Track
RA 5501	4.56	Thisted	-
RA 5505	5.57	Thisted	1
RA 5502	6.12	Struer	-
RA 5508	6.57	Thisted	1
RA 5504	7.12	Struer	1
RA 5513	7.48	Thisted	-
RA 5508	8.16	Struer	1
RA 5518	9.16	Struer	-
RA 5523	10.48	Thisted	-
RA 5528	12.12	Struer	-

Figur 2: En anden, men helt almindelig dag på Thybanen - her 12. februar 2025

¹ Undersøgelse fra Universitetet i Kassel - https://www.uni-kassel.de/uni/files/Universitaet/Profil/Umwelt_Nachhaltigkeit/Grafiken/Betrieb/Mobilit%C3%A4t/Zusammenstellung_Studierende_230727.pdf

2. Der er blevet investeret mange penge på banerne i Midt- og Vestjylland, men **ingen af disse investeringer** har forbedret rejsetiden eller serviceniveauet.
- Der er blevet lavet flere analyser af hastighedsopgraderinger i Midt- og Vestjylland, **men ingen af disse** er blevet gennemført, på trods af at mange af dem havde en **intern rente på over 5%** - faktisk helt op til 13,8%.
- De analyser, der er lavet, har alle haft forskellige benspænd der har gjort at man ikke **har fået øje på åbenlyse og ofte billige opgraderinger** af de midt- og vestjyske baner.

Løsninger:

- a. Lav en **ny analyse af mulige hastighedsopgraderinger/trafikforbedringer** der ikke har mærkelige og ulogiske benspænd lagt ind. Eksempelvis er køretiden i dag op til 90 minutter på Thybanen, mens den ved en hastighedsopgradering af hele strækningen og en genaktivering af fx Uglev som krydsningsstation kan sænkes til maks. 68 minutter ved stop ved alle de nuværende stationer. En opgradering som ved at sammenholde tidligere analyser vil have en **høj positiv samfundsmæssig** forrentning. En bus vil ifølge Ekspertgruppen bruge 95-100 minutter til samme tur - dvs. **der kan spares mindst 27 minutter** med toget.
 - b. **Gennemfør** de hastighedsopgraderinger/trafikforbedringer der har markant positiv samfundsøkonomisk intern rente - som fx den ovenstående beskrevne opgradering af Thybanen.
 - c. **Udnyt** at der er investeret mange penge i at nedlægge/opgradere overkørsler og et nyt digital signalsystem, der muliggør **langt billigere opgradering** af hastighed end tidligere.
 - d. **Undlad at bruge passagertallene fra de seneste 5 år ukritisk** i de nye analyser. Den meget ustabile toggang har naturligvis medført et fald i passagertallet.
3. Når lokal- og regionalbaner udbygges eller renoveres, skal den leve op til de samme høje normkrav, som en trafikeret hovedbane. Der bør laves **en mindre omkostningstung norm** for lokal- og regionalbaner, hvor der køres med togsæt med hastigheder på 110-140 km/t.

Løsning:

- a. Igangsæt et arbejde hurtigst muligt med at lave **passende og billigere banenormer** for lokal- og regionalbanerne.
- b. Igangsæt et arbejde på at **billiggøre og effektivisere vedligeholdelsen** af infrastrukturen.

Med den helt håbløse drift, der på nuværende tidspunkt er i Midt- og Vestjylland, handler det om hurtigst muligt:

- At få stabiliseret GoCollectivs drift ved at fratage dem noget trafik - fx ved at lade DSB overtage mere kørsel på den skrå bane, så snart IC3 frigøres af nye Talgo-vogne eller IC5-togsæt, eller ved at lade Midtjyske jernbaner overtage fx Thybanen med de togsæt der bliver til overs når batteritogene er i drift.
- At få igangsat elektrificeringen af den skrå bane hurtigst muligt.
- At igangsætte indkøb af nye batteritog til at afløse de udslidte Lint og Desirotog som GoCo anvender i dag, så de nye tog er klar til det nye udbud som omgående bør sættes i gang.

Uddybninger:

Ad 1:

Indtil den nyeste kontrakt med Arriva i 2020 øgede trafikomfanget for Arriva med Svendborgbanen og Vejle-Struer banen fungerede togdriften i Midt- og Vestjylland godt, og der var høj stabilitet. Den nye kontrakt betød dog, at trafikken på banerne kun lige netop kunne gennemføres med de tilgængelige togsæt og ville blive udfordret så snart der skete uforudsete ting (tog mod træ, afsporing, større serviceeftersyn, osv.). Disse ting hændte dog og har betydet, at togdriften i Midt- og Vestjylland - og særligt på visse af strækningerne har været særdeles presset. De politisk besluttede ændringer i 2019 og 20 betød samlet:

- At trafikken på den skrå bane (Struer-Holstebro-Herning-Vejle) gik:
 - **Fra** at have direkte tog Struer-København hver anden time **til** kun at have 4 direkte tog mod København - spredt tilfældigt ud over dagen
 - **Fra** at have direkte tog fra Struer til knudepunktet Fredericia hver time **til** ikke at have andre end de 4 ovennævnte direkte tog.
 - **Fra** at udelukkende være befaret med komfortable fjerntog (IC3 og IC4) **til** næsten udelukkende være befaret med sidebanemateriel, der ikke egner sig til lange togture.
- At Thybanen mistede de to daglige direkte tog Thisted-København.
- At banerne har været præget af massive aflysninger. Eksempelvis har morgen-arbejds/skoletoget Thisted-Struer, været fast aflyst igennem en lang periode - og i lange perioder har op til 5 ud af 13 tog på Thybanen været aflyst dagligt.

Udbuddet i 2020 var præget af at der blev stillet for få togsæt til rådighed og at det eneste parameter i vurderingen var pris. Arriva har selv udtalt at:

"Udbudsformen og udbudsprocessen tvang os til IKKE at tænke ud af boksen og IKKE at forsøge at lave bedre kollektiv trafik."²

Midt- og Vestjylland – og resten af Danmark – har derfor brug for følgende:

- At samtlige 400.000 midt- og vestjyder langs jernbanen højst har ét skift på rejsen mod Fyn og Sjælland.
- At de mange store produktionsvirksomheder i Midt- og Vestjylland har pålidelige, komfortable og effektive togforbindelser til hovedstaden og lufthavnen.
- At de nye værnepligtige med tjenestested i Holstebro kan komme hurtigt og problemfrit frem til kasernen.
- At industrien i Midt- og Vestjylland får mulighed for at blive koblet på det europæiske elektriske godstogsnetværk.
- At de midler, der ellers ville gå til at betale bod for opsigelsen af kontrakten om elektrificering af Vejle-Struer-banen, i stedet anvendes til rent faktisk at elektrificere strækningen.

² Gengivet til RAILcph 2019 præsentation slide 8 fra Arriva.

- At en større og kapacitetsstærk operatør står for driften af Den Skrå Bane – en operatør, der kan indsætte ekstratog og forlænge togsæt ved større arrangementer og i myldretiden.
- At der stilles batteritogskapacitet nok til rådighed for en ny operatør på de andre udliciterede strækninger til at de kan opretholde en troværdig trafik og har kapacitet nok i myldretiden og at en ny operatør har mulighed for at forbedre produktet til glæde for kunderne.

Kort sagt:

Vi har alle brug for, at Den Skrå Bane elektrificeres, og at DSB betjener strækningen med nogle af de 153 moderne, elektriske IC5-tog i time- eller to-timersdrift og at der laves en ny kontrakt i 2028 med en operatør som har nok materiel til at gennemføre den planlagte trafik og som må tænke ud af boksen.

Ad 2:

Nedenstående gennemgang tager udgangspunkt i Thybanen - men tilsvarende gælder for de andre baner:

Mange investeringer – men ikke i rejsetid

Der er investeret massivt i Thybanen gennem de seneste år. Investeringerne er gået til det nye digitale signalsystem og i sikring af overkørsler. Men selvom det netop har været det gamle signalsystem og de mange ubevogtede overkørsler der gennem de sidste 60 år har været forhindringen for at øge hastigheden fra de nuværende 75 km/t er der ikke brugt en øre på at øge hastigheden forbedre serviceniveauet.

Ifølge beslutningsgrundlaget *“Hastighedsopgradering af regionale baner”* kan man ved at opgradere strækningerne Struer–Hvidbjerg og Bedsted–Thisted spare 8,4 minutter. Disse investeringer har en positiv intern rente på hhv. 5,4 % og 3,6 %.

Men beslutningsgrundlaget blev lavet med det benspænd, at der ikke måtte foreslås nye krydsningsstationer. Det er netop manglen på krydsningsstationer, der tvinger togene til at vente på hinanden og forlænger rejsetiden til op mod 90 minutter.

Hvis hele strækningen hastighedsopgraderes (blot til 100-110 km/t), og eksempelvis **Uglev genaktiveres som krydsningsstation**, kan rejsetiden reduceres med op til 22 minutter – til højst **68 minutter med stop ved alle stationer**.

Det paradoksale er, at opgraderingerne af delstrækningerne har fin intern rente og en opgradering af hele strækningen helt sikkert vil have langt højere intern rente, men det er aldrig undersøgt til bunds og der er aldrig blevet fulgt op på rapporternes anbefalinger.

Kort sagt

Med en hastighedsopgradering af hele Thybanen og genaktivering af én krydsningsstation kan køretiden reduceres med op til 22 minutter og der kan gennemføres fast timedrift med mindre materielbehov end den, der bruges på banen i dag - alt sammen med høj positiv intern rente.