

# Fremtiden for lokale- og regionale jernbaner i Jylland

Ved Tommy O. Jensen og Niels Wellendorf, IDA Rail

---

15. august 2023

## Er der en fremtid for lokale- og regionale jernbaner i Jylland?

Den kollektive trafik har de seneste fem år udfordret på vigende passagertal og øget omkostninger, en proces der tillige er blevet forstærket under COVID-19 pandemien i 2020-2021, og øget energipriser efter Ukraine-krigen i 2022-2023. Dette gælder både for jernbaner som busruter.

I de mere tyndt befolkede egne håndtere de regionale trafikselskaber i første omgang udfordringerne ved at reducere antallet af afgang, omlægning af almindelige busruter til egentlige skolebusruter og nedlæggelse af ruter. Samtidig sættes billettaksterne op, for at finansiere stigende driftsomkostninger, som er resulteret af en øget inflation.

Denne udvikling er endnu ikke set på lokale- og regionale jernbaner, hvor udbuddet i 2023 er i samme omfang som før COVID-19 pandemien. Det har fået flere trafikforskere til at anbefale en anden prioritering af midlerne, hvor de mindst benyttede jernbanelinjer nedlægges, og persontrafik erstattes med busser, hvor produktionsomkostninger pr. km er under det halve.

Men jernbanerne udfordres også af, at driften er blevet dyr og kompliceret. Desuden skal jernbaner opfylde en lang række specifikke tekniske krav og godkendelsesprocesser, før passagerne kan sætte sig ombord i toget. F.eks. kan det tage op til 10 år at lave ny station eller sætte hastigheden op fra 75 km/t til 100 km/t. Vilkår som ikke kendes på tilsvarende vis fra f.eks. privatbilisme eller buskørsel, og som gør at jernbanen bredt opfattes som ikke-agilt, tungt og konservativt transportsystem.

Det er derfor relevant at revurdere lokale- og regionale jernbaner rolle i et fremtidigt kollektivt transportsystem, og hvilken konsekvenser der vil være ved at nedlægge dem, subsidiært potentielle gevinster ved at styrke dem.

I dette indlæg vil IDA Rail prøve at opstille tre mulige scenarier for fremtidig udvikling af jernbanen i Danmark, som ankepunkt for den landsdækkende kollektive trafik:

- **Status quo** – lokale og regionale jernbaner bevares, nuværende hastigheder og kapacitet forsættes, men trafikomfang tilpasses mere til lokalt behov, f.eks. med færre eller ingen tog i weekends. Godstrafik uændret ift. I dag. I princippet det der er lagt til grund for høringsudgaven Trafikplan 2035.
- **Konsolidering** – lokale og regionale jernbaner med en stagnerende passagerudvikling og under en given tærskel, indstilles til kontrolleret nedlæggelse inden 2035. Erstatte i et vist omfang med delebilsordninger, flextrafik, buskørsel. Fjerntrafik med motorvejsbus systemer til knudepunkter i Østjylland. Godskørsel sker på vej og skib. Sporanlæg fjernes, og arealer afhændes.

- **Udvikling** - infrastrukturen udvikles med højere hastigheder og øget kapacitet. Trafikomfang betinges af minimumskrav, f.eks. timedrift og x antal fjernogsforbindelser. Godstrafik udvikles med nye terminalanlæg, og facilitere omlægning til elektrificering af godstransport. Her tages der udgangspunkt i IDA Rails oplæg. Sporanlæg kan evt. overgå til statsligt ejerskab, frem for bloktilskud. Trafikkøb i sker i regioner?

Scenariet Udvikling tager udgangspunkt i IDA Rails forslag til Trafikerings- og Infrastrukturplan for jernbanen 2030:

<https://ida.dk/media/8118/ida-rail-forslag-til-trafikerings-og-infrastrukturplan-for-jernbanen-2030.pdf>

## Indlæggets baggrund og formål

Baggrunden er den forholdsvis lave andel af personer, der anvender den kollektive trafik i Danmark, herunder jernbanerne i "yderområderne".

Formålet er at komme med forslag til at styrke den kollektive trafik generelt og jernbanen i særdeleshed i "yderområderne" i Danmark. I nærværende tilfælde med fokus på Jylland, hvor størstedelen af svagt trafikerede jernbanelinjer ligger.

Indlægget kan ses som en fortsættelse af indlægget på sidste års trafikdage om regional togdrift i Nordjylland: <https://journals.aau.dk/index.php/td/article/view/7471/6245>

Samt som en opfølgning på indlæg på IDA-seminaret Omstilling til Bæredygtig Mobilitet II afholdt den 30. marts 2022:

<https://ida.dk/media/11667/omstilling-til-baeredygtig-mobilitet-ida-20220830-2.pdf>

[https://ida.dk/media/11662/opsamling\\_idaseminar3003\\_2022\\_final\\_june28-3.pdf](https://ida.dk/media/11662/opsamling_idaseminar3003_2022_final_june28-3.pdf)

Herfra særligt indlæggene fra Kristoffer Martens om Nordjyske Jernbaner og Pernilla Lyberg og Carl Björklund om Skånetrafikkens succes med 30 % flere kunder i den kollektive trafik.

## 2035 - Scenarie 1 "Status Quo"



Figur 1 Jernbanenettet, som det vil ud omkring 2035, når Infrastrukturplan 2035 er gennemført. Betjeningen kan ske dels i statslig regi (regional og fjerntrafik under køreledning) og dels i regional regi (lokal- og regionaltrafik med batteritog)

### Scenarie 1 – Status Quo

Dette scenarie er en forventet udvikling af det transportsystem vi allerede kender i dag, inkl. de politiske beslutninger der er truffet når det gælder nyt infrastruktur og trafikalt betjening af de enkelte strækninger.

Der forventes som sådan ikke de store ændringer i trafikmønsteret, organiseringen er stort set som det kendes i dag, og afspejler i store træk Trafikstyrelsens oplæg til statslig trafikplan 2023<sup>1</sup>. Det samme gør sig også gældende med passagervæksten, som forventes at vokse beskedent frem mod 2035.

Trafikstyrelsen forventer, at det er antallet af passagerer over Storebælt, der forventes at vokse mest. Det bemærkes også, at der i perioden fra 2013 til nu har været så stort passagerbortfald, at vi først i 2030 forventes at komme tilbage lidt over niveauet i 2013. Forventningerne er sammenfattet i figur 2.

<sup>1</sup> [Trafikplan for den statslige jernbane](#)

Tabel 5. Udvikling i årligt antal rejser ift. 2019.

| Antal rejser (mio.) |       |       |       |       | Vækst ift. 2019 |      |      |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------|------|------|
|                     | 2019  | 2025  | 2030  | 2035  | 2025            | 2030 | 2035 |
| Øst for Storebælt   | 41,4  | 43,3  | 46,2  | 44,1  | 5%              | 12%  | 7%   |
| Vest for Storebælt  | 19,3  | 19,2  | 19,2  | 20,1  | 0%              | 0%   | 4%   |
| Øst-vest            | 7,8   | 8,5   | 9,1   | 10,1  | 8%              | 16%  | 29%  |
| S-tog               | 111,9 | 100,2 | 99,1  | 113,9 | -10%            | -11% | 2%   |
| Over Øresund        | 12,8  | 13,9  | 13,9  | 14,5  | 9%              | 9%   | 13%  |
| Øvrig international | 0,8   | 0,9   | 1,8   | 1,9   | 21%             | 134% | 143% |
| I alt               | 184,7 | 175,9 | 176,8 | 189,3 | -5%             | -4%  | 2%   |

Øst-vest indeholder kun interne rejser i Danmark, og ikke rejser med start eller slut i udlandet. Disse rejser findes i segmentet Øvrig international.

Note: Det bemærkes, at for kombinerede rejser, der indeholder S-tog og Øresund, indgår hver rejse i flere segmenter i tabellen. Derfor er linjen 'I alt' ikke lig med summen af segmenterne. F.eks. vil en rejse fra Lyngby til Odense tælle med både som en S-togsrejse (Lyngby-Kbh), og en rejse over Storebælt i segmentet øst-vest (Kbh-Odense).

Figur 2 Trafikstyrelsens forventninger til trafikvækst frem til 2035, vist i Trafikplanen som tabel 5.

Jf. Trafikstyrelsens tabel ses det tydeligt, at væksten vil ske i Øst-Vest trafikken og omkring København. Vest for Storebælt sker er stigningen beskedent, og formentlig negativ når det gælder lokale strækninger uden for hovedbanenettet.

Alt andet lige, må det enten betyde at der i fremtiden skal sikres flere midler til indkøb af kollektiv trafik på de tyndest trafikerede strækninger, eller også skal driftsomfanget tilpasses de midler der er til rådighed.

Scenariet kan sammenfattes til:

- Trafik- og betjeningsomfang fastsættes af Transportministeriet for de statslige strækninger
- Trafik- og betjeningsomfang i store træk som i dag, evt. reduceret i aftentimer og weekends
- Midler til kollektiv trafik som i dag, men pristalsreguleret
- Investeringer i jernbaner sker gennem brede politiske aftaler
- Statslig trafikplan 2033 fokuserer på indenlandsk regional- og fjerntrafik
- DSB har trafikkontrakt på fjern og regionaltog på de elektriske strækninger
- Regionerne overtager al lokal jernbanetrafik, og driver det i egne selskaber/udbydere gennem servicekontrakter.

## 2035 - Scenarie 2 Konsolidering



Figur 3 Jernbanenettet, som det kunne se ud omkring 2035, hvis togtrafikken nedlægges på de jyske strækninger, hvor passagertallet er under 1000 passagerer pr. dag. Betjeningen af de tilbageværende strækninger kan ske dels i statslig regi (regional og fjerntrafik under køreledning) og dels i regional regi på strækninger, hvor der er anden trafik (gods og fjerntrafik).

## Scenarie 2 – Konsolidering

Dette scenarie er baseret på, at der foretages en kontrolleret afvikling på de tyndest trafikerede strækninger, dvs. hvor passagertallet er under 1000 passager og i øvrigt stagnerende.

Ved kontrolleret afvikling forudsættes persontrafikken først nedlagt, når der er etableret acceptable busløsninger og gode alternativer for transport til lokale trafikknudepunkter som f.eks. Esbjerg, Herning og Viborg. Tidspunkt for nedlæggelse kan være bestemt af de næstkommende infrastrukturarbejder, som f.eks. spormoderniseringer som kan undgås. Nedlæggelse bør varsles minimum 5-10 år forud, så de lokale samfund kan indrette sig på de nye forhold.

Som udgangspunkt forventes driftsbesparelsen at kunne udnyttes til at styrke og udvikle jernbanetrafikken på de "sikre" jernbanestrækninger, f.eks. Langå-Viborg, Vejle-Holstebro og Aarhus/Skanderborg-Herning. Dette kan f.eks. være til elektrificering og hastighedsopgraderinger, samt højere frekvens.

Besparelserne i togdrift og vedligehold/modernisering af infrastruktur kan også kanaliseres over i regionerne, som varetager drift og planlægning af regional bustrafik. Midlerne kan være øremærket, således de ikke resulterer i en senere reduktion af busdrift.

En forventet udvikling af det transportsystem vi allerede kender i dag, inkl. de politiske beslutninger der er truffet når det gælder nyt infrastruktur og trafikalt betjening af de enkelte strækninger.

Der forventes som sådan ikke de store ændringer i trafikmønsteret, organiseringen er stort set som det kendes i dag, og afspejler i store træk Trafikstyrelsens oplæg til statslig trafikplan 2023. Det samme gør sig også gældende med passagervæksten, som forventes at vokse beskedent frem mod 2035.

Med ændring fra tog- til busdrift må der dog forventes at ske en forholdsvis stor nedgang af passagertallet, da mange ikke opfatter busdrift lige så attraktivt som togdrift. Det ses fra Transportvaneundersøgelserne, at f.eks. folk med kørekort og folk med højere indtægter ikke anvender busser i samme omfang som de anvender tog jf. figur 4.

| Transportform | Andel med kørekort | Andel bilejere | Andel over 18 år | Andel over 18 år bilejer | Andel med årsindkomst over 200.000 kr. |
|---------------|--------------------|----------------|------------------|--------------------------|--|
| Bus           | 47 %               | 58 %           | 72 %             | 31 %                     | 38 %                                   |
| Tog           | 67 %               | 53 %           | 91 %             | 41 %                     | 59 %                                   |
| S-tog         | 69 %               | 61 %           | 90 %             | 49 %                     | 66 %                                   |

Figur 4. Andel af passagerkm. for forskellige transportformer. DTU Transportvaneundersøgelserne.

Scenariet kan sammenfattes til:

- Trafik- og betjeningsomfang fastsættes af Transportministeriet for de statslige strækninger
- Midler til kollektiv trafik reduceres/omforderes så de giver mest værdi for pengene
- Investeringer i jernbaner med lave trafik tal ophører, lukkes når reinvesteringer er nødvendige
- Besparelser på jernbaner tilføres busdrift
- Regionale busruter styrkes og udvikles, overtager i praksis betjening af yderområder
- Statslig trafikplan 2033 fokusere på indenlandsk regional- og fjerntrafik inkl. fjernbusser
- DSB trafikkontrakt på fjern og regionaltog udbydes
- MVJ trafikkontrakten (pt. Arriva) genudbydes ikke.
- Regionerne overtager al lokal jernbanetrafik, og afgør betjeningsomfang og serviceniveau

## 2035 - Scenarie 3 Udvikling



Figur 5. Jernbanenetet, som det kunne se ud omkring 2035, hvis infrastrukturen udbygges som det var tiltænkt med Timemodellen, dvs. ny forbindelse over Vejle Fjord, Hovedgård-Hasselager, elektrificering Vejle-Struer. Desuden kan ny forbindelse over Lillebælt være relevant, elektrificering Aarhus-Herning, samt reaktivering af nedlagte baner som Haderslevbanen og Aabenraabanen, og opgradering af godsbanen til Aalborg Østhavn til persontrafik.

### Scenarie 3 – Udvikling

Dette scenarie er baseret på, at jernbaneplanerne fra bl.a. En grøn Transportpolitik (2009), En moderne jernbane (2014), gennemføres, så Timemodellen kan realiseres. Det betyder projekter som ny forbindelse over Vejle Fjord, Hovedgård-Hasselager og elektrificering Vejle-Struer bringes ud af dvale.

Desuden elektrificeres og hastighedsopgraderes en række af de statslige regionale jernbaner, og dermed udnyttes det potentiale Signalprogrammet har givet mulighed for.

Det kræver målrettede satsninger, som er troværdige og langsigtede. Og dermed en helt anden tilgang end den der er i Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane som har været i høring i år. Og som netop derfor har fået mange kritiske høringsvar.

Der indføres forbedringer af den kollektive trafik i hele landet, også hvor det ikke umiddelbart kan svare sig med de regnemodeller der anvendes i dag. Frekvensen skal være tilstrækkelig høj til at den er attraktiv, dvs. ½ timesdrift i alle timer, samt flere direkte forbindelser – passagerer ”hader” at skifte og vente.

Indførelsen af ½ timesdrift på Nordjyske Jernbaner og Lokaltog har betydet flere passagerer, jf. figur 6 nedenfor.

| Oversigt over udviklingen i passagertal på lokalbanerne, udtrykt som indeksudvikling |                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Region Hovedstaden   |                 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Frederiksværkbanen   | 1.358.126 = 100 | 100  | 116  | 115  | 128  | 137  | 135  | 134  | 131  | 131  | 123  | 123  | 119  |
| Gribskovbanen  | 1.348.922 = 100 | 100  | 105  | 110  | 126  | 133  | 131  | 131  | 130  | 129  | 120  | 120  | 112  |
| Hornbækbanen   | 659.835 = 100   | 100  | 107  | 122  | 133  | 131  | 134  | 138  | 138  | 141  | 130  | 118  | 119  |
| Lille Nord   | 932.962 = 100   | 100  | 112  | 114  | 133  | 145  | 141  | 142  | 141  | 132  | 123  | 121  | 125  |
| Nærumbanen   | 635.310 = 100   | 100  | 106  | 98   | 109  | 109  | 123  | 129  | 118  | 121  | 119  | 118  | 111  |
| <b>Region Sjælland</b>   |                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Østbanen   | 967.038 = 100   |      |      | 100  | 105  | 110  | 110  | 113  | 111  | 112  | 107  | 107  | 107  |
| Lollandsbanen  | 905.770 = 100   |      |      | 100  | 102  | 107  | 108  | 109  | 106  | 105  | 99   | 94   | 90   |
| Odsherredsbanen  | 976.025 = 100   |      |      | 100  | 111  | 115  | 121  | 126  | 135  | 139  | 135  | 131  | 130  |
| Tølløsebanen   | 364.196 = 100   |      |      | 100  | 102  | 109  | 114  | 119  | 119  | 99   | 140  | 136  | 142  |

Figur 6. Passagerudviklingen på lokalbanerne på Sjælland efter indførelse af forbedringer i form af hastighedsforøgelser og udvidelser af frekvensen.

Og så skal det være meget mere enkelt at anvende den kollektive trafik, både hvad angår køreplaner og billetsystemer.

Og endelig skal den kollektiv trafik være klimavenlig – 100 % på el (kørestrøm/batteri)

Scenariet kan sammenfattes til:

- Flere midler til kollektiv trafik end i dag, villighed til at satse på udbygninger
- Målsætning om passagervækst og højere markedsandel
- Visionen for Timemodellen opdateres i version 2.0
- Elektrificering af regionale hovedstrækninger
- Hastighedsopgradering og kapacitetsøgning af lokale og regionale baner
- Genåbning af enkelte nedlagte baner
- Investeringer i jernbaner og trafikkontrakter sker gennem langsigtede planer
- Statslig trafikplan for 2035 fokuserer på et sammenhængende system af lokal-, regional- og fjerntrafik inkl. regionale busser
- Statslig trafikkontrakt for regional- og fjerntrafik
- Regionerne overtager og får i opdrag at udbygge et sammenhængende system af lokal jernbanetrafik.

Herunder er der givet eksempler på udviklingsinitiativer, som kan sættes i værk når infrastrukturen er klar:

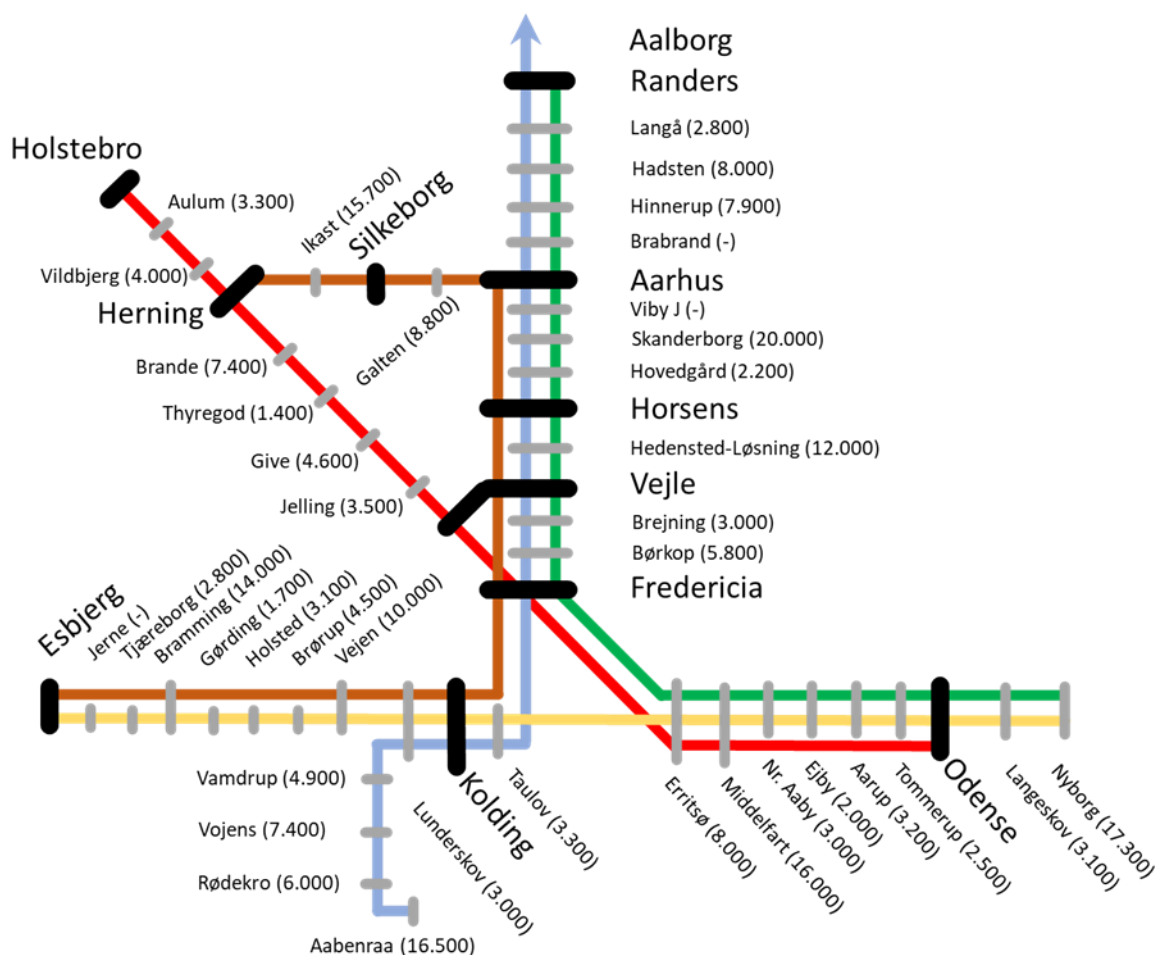
1. Etablering af et sammenhængende østjysk/fynsk regionaltogssystem – her kaldet "X-tog"
2. Kapacitetsforøgelse med nye krydsningsspor på enkeltsporede strækninger
3. Nye stationer på lokale strækninger, som kan styrke kollektiv trafik i yderområderne
4. Genåbning af nedlagte jernbaner, f.eks. Aabenraa banen. Genåbning af jernbaner ses bl.a. i Tyskland og Frankrig



## Et sammenhængende østjysk/fynsk regionaltogssystem

Når jernbaneinfrastrukturen i Østjylland er moderniseret med nyt signalsystem og elektrificeret, er der mulighed for at udvide trafikomfanget markant. Dette kan udnyttes til opbygning af et dedikeret regionaltogssystem, som kan forbinde de største byer med provinsbyer langs hovedstrækningerne.

### X-tog 2040



Figur 7. Med elektrificering og nyt signalsystem bliver det muligt at etablere effektivt regionalsystem i Jylland samt Fyn, som kan binde regionens bysamfund godt sammen. Hver linje repræsenterer togsystemer i timesdrift, og køres med elektriske regionaltogetsæt. Systemet vil være en pendant til det sjællandske regionaltogssystem.

#### Karakteristika for X-tog:

- Elektrisk regionaltogsmateriel (min. 160 km/t)
- Togsæt ca. 150-200 pladser, høj komfort
- Korte stationsophold (som S-tog)
- Enkel og genkendelig linjestruktur (som S-tog)
- Halvtimesdrift pr. linje 06-23
- Supplerende myldretidstog efter behov
- Sammenbinder byer over 3.000 indbyggere.

## Nye krydsningsspor

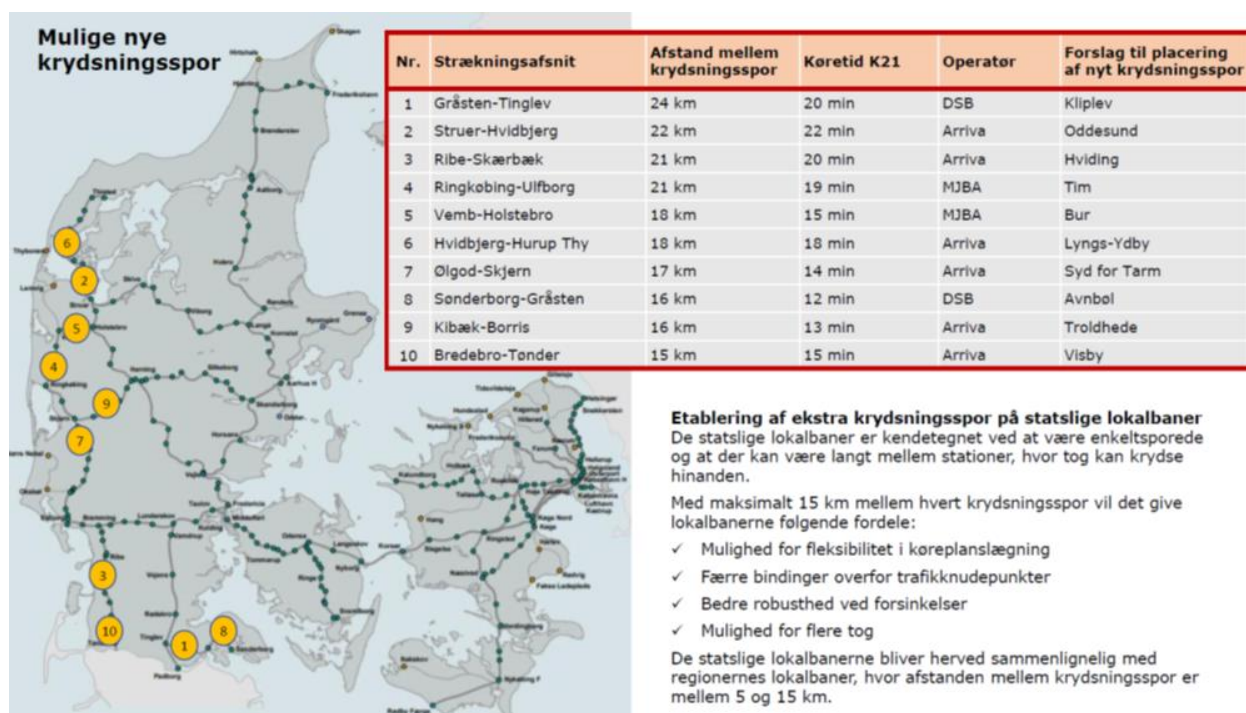
### Etablering af ekstra krydsningsspor på statslige lokalbaner

De statslige lokalbaner er kendetegnet ved at være enkeltsporede og at der kan være langt mellem krydsningsspor, hvor tog kan krydse hinanden.

Med maksimalt 15 km mellem hvert krydsningsspor, vil det give lokalbanerne følgende fordele:

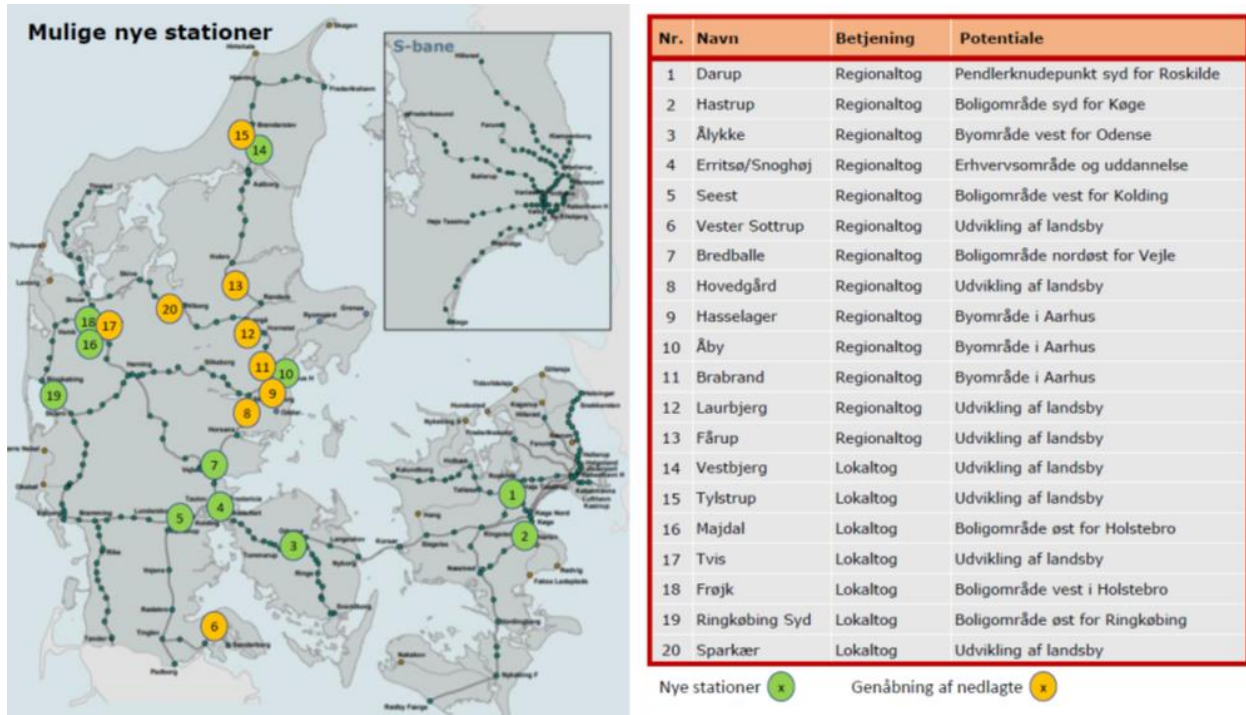
- ✓ Mulighed for fleksibilitet i køreplanslægning
- ✓ Færre bindinger overfor trafikknudepunkter
- ✓ Bedre robusthed ved forsinkelser
- ✓ Mulighed for øget kapacitet (højere frekvens samt plads til godstog)

De statslige lokalbaner bliver herved sammenlignelig med private lokalbaner, hvor afstanden mellem krydsningsspor er mellem 5 og 15 km.



Figur 8. Mulige nye krydsningsspor

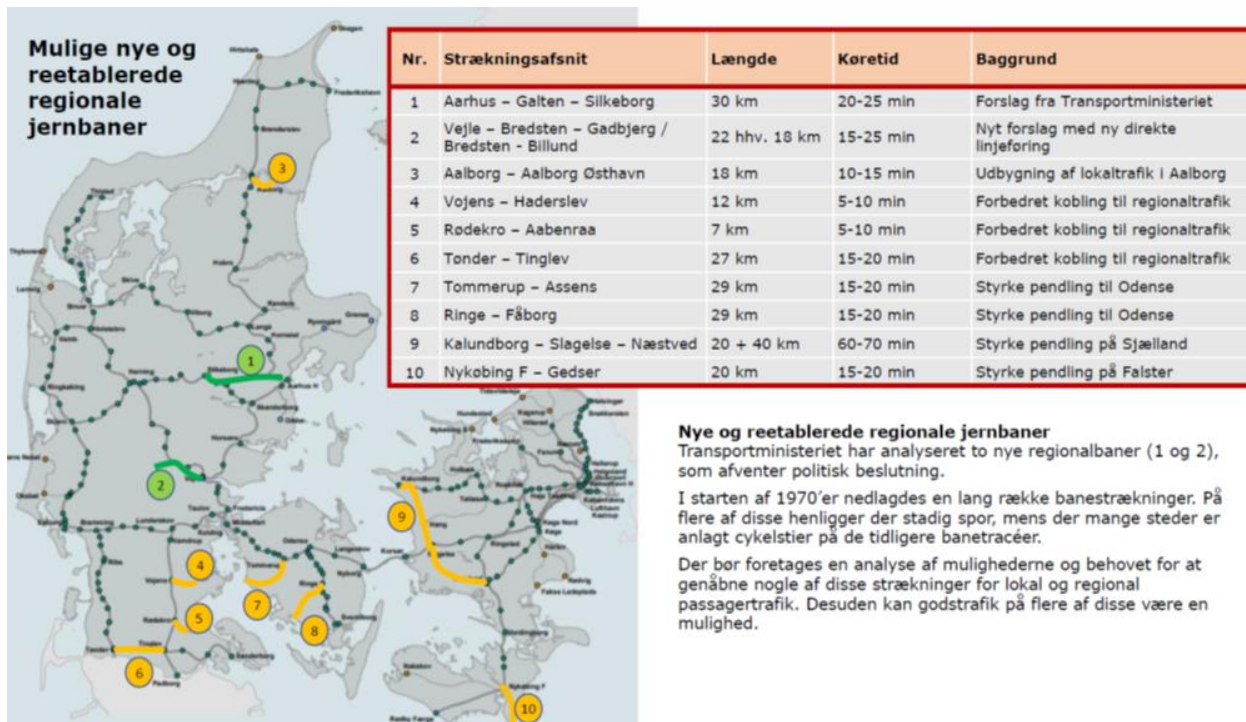
## Nye stationer



Figur 9. Mulige nye stationer

## Nye og reetablerede regionale jernbaner

I starten af 1970'erne nedlagdes en lang række banestrækninger. På flere af disse henligger der stadig spor, mens der mange steder er anlagt cykelstier på de tidligere banetracéer. Der bør foretages en analyse af mulighederne og behovet for at genåbne nogle af disse strækninger for lokal og regional passagertrafik.



Figur 10. Mulige nye og reetablerede regionale jernbaner

Genåbning af jernbaner sker i dag i flere lande, især i Tyskland er der genåbnet baner, og der er planer om genåbning af mange baner. Også i Frankrig er der ved at blive genåbnet baner.

## Eksempler på trafikering

### Den regionale trafik i Midt- og Vestjylland

#### Aarhus – Viborg - Struer

- Regionaltog hver halve time Aarhus – Struer
- Regionalekspres en gang i timen i dagtimerne Aarhus – Struer.
- Regionaltog en gang i timen i myldretiderne (Randers –) Langå - Skive.

|    | Es | Kd | Kd | Kd |   |   |               |
|----|----|----|----|----|---|---|---------------|
|    | x  | x  | x  | x  | x | x | <b>Aarhus</b> |
|    | x  | x  | x  | x  | x | x | Brabrand      |
|    | x  | x  | x  | x  | x | x | Hinnerup      |
|    | x  | x  | x  | x  | x | x | Hadsten       |
| Rd | x  | x  | x  | x  | x | x | Langå         |
| x  |    | Rd | Rd | Rd | x | x | Ulstrup       |
| x  |    |    |    |    | x | x | Bjerringbro   |
| x  |    |    |    |    | x | x | Rødkærsbro    |
| x  |    |    |    |    | x | x | <b>Viborg</b> |
| x  |    |    |    |    | x | x | Stoholm       |
| x  |    |    |    |    | x | x | Højslev       |
| x  |    |    |    |    | x | x | <b>Skive</b>  |
| x  |    |    |    |    | x | x | Vinderup      |
|    |    |    |    |    | x | x | <b>Struer</b> |

#### Aarhus – Herning – Struer - Thisted/Ringkøbing

- Regionaltog hver halve time Aarhus – Herning. En gang i timen forlænges det ene tog til Thisted via Struer.
- Regionalekspres en gang i timen i dagtimerne Aarhus – Herning - Ringkøbing.

|   | Rd | Rd | Rd | Rd |   |   |                    |
|---|----|----|----|----|---|---|--------------------|
| x | x  | x  | x  | x  | x | x | <b>Aarhus</b>      |
|   |    |    |    |    | x | x | Viby Jylland       |
|   |    |    |    |    | x | x | Hørning            |
|   |    |    |    |    | x | x | Stilling           |
| x | x  | x  | x  | x  | x | x | <b>Skanderborg</b> |
|   | Kd | Kd | Es | Kd | x | x | Alken              |
|   |    |    |    |    | x | x | Ry                 |
|   |    |    |    |    | x | x | Laven              |
|   |    |    |    |    | x | x | Svejbæk            |
|   |    |    |    |    | x | x | <b>Silkeborg</b>   |
|   |    |    |    |    | x | x | Engesvang          |
|   |    |    |    |    | x | x | Bording            |
|   |    |    |    |    | x | x | <b>Ikast</b>       |
|   |    |    |    |    | x | x | Hammerum           |
|   |    |    |    |    | x | x | Birk Centerpark    |
|   |    |    |    |    | x | x | <b>Herning</b>     |

|     | Ar |    |                      |
|-----|----|----|----------------------|
|     | x  | x  | <b>Herning</b>       |
|     | x  | x  | Hernings Messecenter |
|     | x  | x  | Studsgård            |
|     | x  | x  | Kibæk                |
|     | x  | x  | Troldhede            |
|     | x  | x  | Boris                |
| Es  | x  | x  | <b>Skjern</b>        |
| x   |    | Es | Lem                  |
| x   |    |    | <b>Ringkøbing</b>    |
| Str |    |    |                      |



### Holstebro - Struer - Thisted

- Regionaltog en gang i timen (fra Fredericia).
- Regionalekspres en gang i timen i dagtimerne (fra Aarhus via Herning).

| Kh | Fa | Es | Fa | Ar  |                  |
|----|----|----|----|-----|------------------|
| x  | x  | x  | x  | x   | <b>Holstebro</b> |
|    |    |    | x  | x   | Hjern            |
|    |    |    | x  | x   | <b>Struer</b>    |
|    |    |    | x  | x   | mellemstationer  |
|    |    |    | x  | (x) | <b>Thisted</b>   |

### Den regionale trafik i Sydjylland

#### Fredericia - Kolding - Esbjerg

- Et Lyntog og et IC tog hver time fra København til Esbjerg.
- Regionaltog hver time mellem (Randers -) Fredericia og Esbjerg
- Regionaltog hver time mellem (Odense -) Kolding og Esbjerg.
- Regionalekspres hver time mellem (Aarhus -) Fredericia og Esbjerg.

| Anb | Tdr | Od | Kh | Kh | Rd | Rd | Rd | Rd | Fh |                   |
|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|-------------------|
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | <b>Fredericia</b> |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Taulov            |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | <b>Kolding</b>    |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Lunderskov        |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Vejen             |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Brørup            |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Holsted           |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Gørding           |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Bramming          |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Tjæreborg         |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Jerne             |
| x   | x   | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | <b>Esbjerg</b>    |
|     |     |    |    |    |    |    |    |    |    | Esbjerg Havn      |

#### Fredericia - Kolding - Tinglev - Sønderborg/Flensburg

- Et Lyntog/"TEE 2"-tog hver anden time fra København til Flensburg og videre til Hamburg. Toget består af en togdel af lyntoget til Esbjerg, der deles fra i Kolding.
- Et Lyntog hver anden time mellem (Frederikshavn) Fredericia og Hamburg.
- Regionalekspres hver time Fredericia - Kolding - Tinglev - Flensburg - Hamburg.
- Regionalekspres hver time Sønderborg - Tinglev - Flensburg - Kiel.

| Od | Kh | Kh | Rd | Rd | Rd | Rd | Fh |                   |
|----|----|----|----|----|----|----|----|-------------------|
| x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | <b>Fredericia</b> |
| x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | Taulov            |
| x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | x  | <b>Kolding</b>    |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Lunderskov        |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Vamdrup           |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Vojens            |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Røde Kro          |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Tinglev           |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Kliplev           |
|    |    |    |    |    |    |    |    | Gråsten           |
|    |    |    |    |    |    |    |    | <b>Sønderborg</b> |
|    |    |    |    |    |    |    |    | <b>Padborg</b>    |
|    |    |    |    |    |    |    |    | <b>Flensburg</b>  |

Hermed opnås bl.a. timedrift mellem Sønderjylland og Hamburg med hurtige tog.

Esbjerg – Niebüll

- Regionaltog hver time Esbjerg Havn – Niebüll.
- Regionaltog hver time Esbjerg Havn - Ribe, i dagtimerne fortsættes til Tønder, i myldretiden fortsættes til Niebüll.

|   |   |   |   |   |   |   |   |                     |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|
| x | x | x | x | x | x | x | x | <i>Esbjerg Havn</i> |
| x | x |   | x | x | x | x | x | <b>Esbjerg</b>      |
|   |   |   |   |   |   |   |   | mellemstationer     |
| x | x | x | x | x | x | x | x | <b>Bramming</b>     |
|   |   |   |   |   |   |   |   | mellemstationer     |
|   |   |   |   |   |   |   |   | <b>Ribe</b>         |
|   |   |   |   |   |   |   |   | mellemstationer     |
|   |   |   |   |   |   |   |   | <b>Tønder</b>       |
|   |   |   |   |   |   |   |   | mellemstationer     |
|   |   |   |   |   |   |   |   | <b>Niebüll</b>      |