



# UDKAST

## Vision for banetrafikken i Region Sjælland

En sammenhængende og attraktiv banebetjening i Region Sjælland – fra landsdels og lokaltrafik til østdansk trafik.

Mobiliteten i Region Sjælland er vigtig. Borgerne i Region Sjælland pendler længst i Danmark. Østdanmark er for længst ét pendlingsområde, og pendlingsafstandene øges – det skal afspejles i trafikbetjeningen.

Kommunerne og Region Sjælland har udarbejdet en vision for den banebundne passagertrafik i Region Sjælland. Visionen ser på tværs af organiseringen i statslig og regional jernbane, og fokuserer i stedet på skabelsen af en sammenhængende og attraktiv banebetjening for regionens borgere. Visionen er ikke en færdig fysisk plan, men skal inspirere dialogen omkring den fremtidige bane- trafik i Region Sjælland.

Februar 2013



# Vision for banetrafikken i Region Sjælland



## Baggrund for visionen

Mobilitet er vigtigt i forhold til bosætning, mulighed for uddannelse og arbejde for borgerne i hele Region Sjælland. Det gælder i forhold til mulighederne for at komme mod Hovedstaden, men også i forhold til mulighederne for at komme rundt internt i regionen. Den statslige og den regionale banetrafik udgør et væsentligt element i at tilvejebringe denne mobilitet.

- Mobilitet er særlig vigtig for Region Sjællands borgere, som har de længste pendlingsafstande i Danmark, og afstandene øges hele tiden.
- Østdanmark er et pendlingsområde.
- Samfundsudviklingen går mod at skabe bedre tilgængelighed og højere mobilitet.
- Jernbanetrafikken kan tilbyde en bæredygtig transport til gavn for miljøet.
- Der er trængselsproblemer på vejene, ikke mindst mod Hovedstaden. Et tilbud om en attraktiv jernbanetransport kan være afgørende for at mindske disse trængselsproblemer på en positiv måde.
- Erhvervslivet nyder godt af en høj mobilitet, som skaber et stort arbejdskraftudbud. Det er også vigtigt for virksomhederne omkring Hovedstaden.
- De regionale styrker skal udnyttes gennem at bringe de forskellige dele af regionen tættere sammen.
- Region Sjælland har en central beliggenhed i forhold til de nationale og internationale forbindelser, som skal udnyttes.

## Hvorfor en vision netop nu?

Der er en række forhold, der gør, at det netop nu er relevant at drøfte banebetjeningen i Region Sjælland.

- Der gennemføres i disse år en række markante baneinvesteringer i Østdanmark, som kan og skal udnyttes.
- Region Sjælland har opgraderet lokalbanerne med nyt materiel og højere hastighed, og etableret et succesfuldt R-net.
- Statens trafik købskontrakt med DSB udløber med udgangen af 2014. Der vil skulle tages stilling til trafikbetjeningen i nye trafik købskontrakter.
- Staten udarbejder lovpligtig trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027.
- Region Sjælland, Regionstog og Movia arbejder sammen om mulighederne for at skabe en bedre sammenhæng mellem den statslige og regionale banetrafik.
- Der er politisk fokus på udvikling af den kollektive trafik. Den politiske aftale »en grøn transportpolitik« har en målsætning om, at passagertransporten på jernbane skal være fordoblet i 2030.
- Der er nedsat en trængselskommission, som skal se på trængselsproblemer og luftforurening i Hovedstadsområdet.





En sammenhængende og attraktiv banebetjening i Region Sjælland – fra landsdels- og lokaltrafik til østdansk trafik

### Overordnede visioner for banetrafikken i Region Sjælland

Østdanmark er for længst ét pendlingsområde, og pendlingsafstandene øges hele tiden – det skal afspejles i trafikbetjeningen. Fokus skal være på en sammenhængende jernbanetrafik i Region Sjælland.

- Højt og ensartet betjeningsniveau i hele Region Sjælland.
- Sammenhængene mellem de statslige og regionale baner skal udnyttes.
- Sammenhængende kollektiv trafik i Region Sjælland – ingen kunstige barrierer.
- Direkte og hurtige forbindelser til hovedstaden fra hele Region Sjælland – maksimalt 1 time er målet.
- Høj frekvens i lokal- og regionaltrafikken – minimum ½ times drift er målet. Kommunernes og Regions Sjællands erfaringer med nye bybussystemer og etableringen af R-nettet med regionale busser og tog viser klart, at høj frekvens med minimum ½ times drift er en væsentlig succesfaktor.
- Hurtige og attraktive nationale og internationale forbindelser – regionens centrale beliggenhed skal udnyttes til glæde for regionens borgere og virksomheder.
- Moderne og attraktiv befordring – kravene ændres over tiden, og transporttilbuddene skal afspejle dette og være tidssvarende og attraktive.

- Transporttiden skal udnyttes og tilbyde ekstra værdi for de rejsende. Tiden i toget skal kunne udnyttes til f.eks. arbejdstid, og mulighederne for at tilbyde indkøb og andre serviceydelser i tilknytning til stationerne skal fremmes.
- Tilgængeligheden og mulighederne for at skifte til andre transportmidler på stationerne skal optimeres. Herunder er Parker og Rejs faciliteter for biler og cykler og god sammenhæng med bustrafikken vigtigt.
- Stationerne og de stationsnære områder skal udnyttes som et aktiv i byudviklingen. Det kan være til placering af arbejdspladser eller til udbud af indkøb og andre serviceydelser.

### En fremtidig banetrafik i Region Sjælland

Det er ikke målet at opstille en fysisk plan men at pege på mulige veje til at realisere visionerne. Mulighederne er perspektiveret for forskellige områder i Region Sjælland. Der er mange muligheder. Nogle er umiddelbart mere relevante og attraktive end andre.

Der peges derfor på nogle få oplagte muligheder for umiddelbare forbedringer.





# Vision for banetrafikken i Region Sjælland



## Nordvest

I den nordvestlige del af Sjælland findes den statslige Nordvestbane og de to regionale baner Odsherredsbanen og Tølløsebanen. Banerne kører adskilte i dag, men mødes fysisk i henholdsvis Holbæk og Tølløse. Dette giver muligheder for at etablere helt nye kørselsmønstre på tværs af eksisterende baner.

En oplagt mulighed er at etablere direkte forbindelser fra Nykøbing Sjælland til Hovedstaden.

Der er ½ times drift på den regionale Odsherredsbane, som er en del af R-nettet. Det er der ikke på den statslige Nordvestbane mellem Kalundborg og Holbæk.

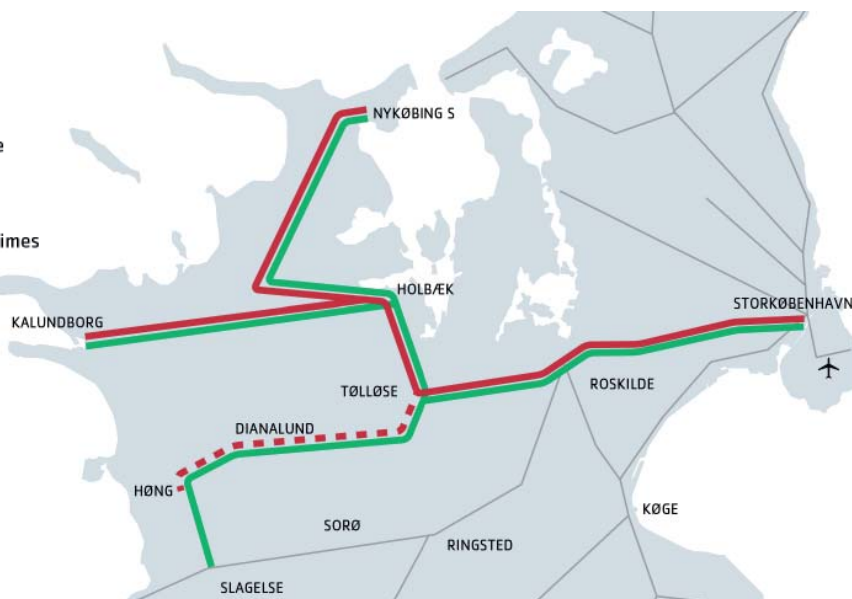
En oplagt mulighed er at etablere ½ times drift mellem Kalundborg og Holbæk.

### NORDVEST-KORRIDOR

**Hurtigt regionaltog**  
Nykøbing S/Kalundborg/  
Slagelse - København

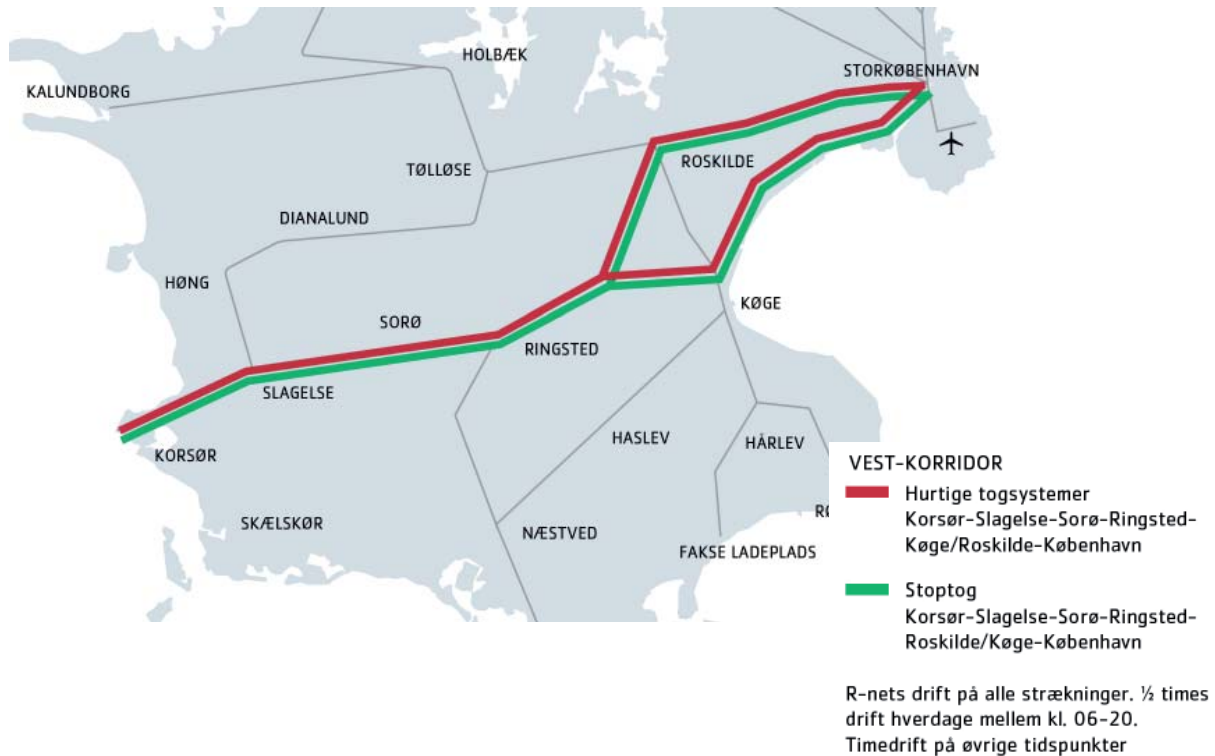
**Stoptog**  
Nykøbing S-Holbæk-Slagelse  
Nykøbing S-København  
Kalundborg-København

R-nets drift på alle strækninger ½ times  
drift hverdage mellem kl. 06-20.  
Timedrift på øvrige tidspunkter





En sammenhængende og attraktiv banebetjening i Region Sjælland – fra landsdels- og lokaltrafik til østdansk trafik



## Vest

I den vestlige del af Sjælland findes den statslige Vestbane og den regionale Tølløsebane. Banerne kører adskilte i dag, men mødes fysisk i Slagelse.

Vestbanen har på grund af sin centrale placering en ganske omfattende betjening og mange passagerer.

Gode forbindelser fra Region Sjælland til Fyn/Odense bliver vigtigere i fremtiden, som pendlingsafstandene øges. I takt med, at det østjyske bybånd med Århus bliver vigtigere, stiger behovet for direkte forbindelser fra Region Sjælland til det østjyske bybånd.



## Vision for banetrafikken i Region Sjælland

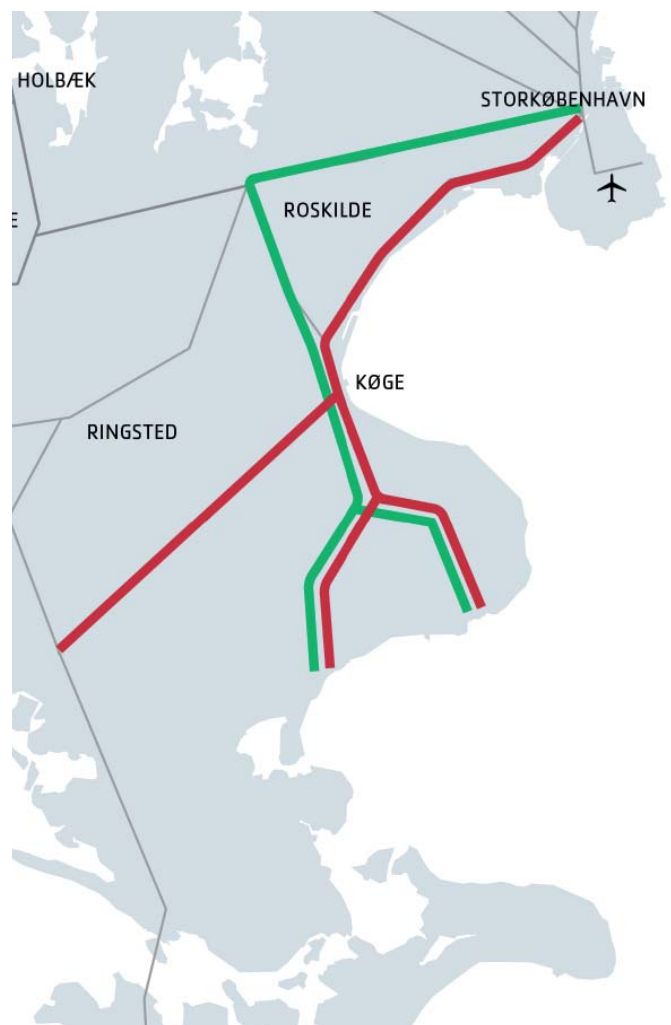


### Øst

I den østlige del af Sjælland findes den statslige Lillesydbane og den regionale Østbane. Banerne kører adskilte i dag men mødes fysisk i Køge. Dette giver muligheder for, at etablere helt nye kørselsmønstre på tværs af eksisterende baner.

En oplagt mulighed er, at videreføre betjeningen af Østbanen via Lillesyd til Roskilde og måske videre mod Hovedstaden.

Dette vil være til gavn for passagerer fra Stevns, der skal til Roskilde og her ikke mindst til uddannelsesinstitutionerne. Når den nye bane mellem København og Ringsted åbner, vil den sydlige del af Lillesydbanen have stor glæde af direkte tog til København via den nye bane.



#### ØST-KORRIDOR

**—** Hurtigt regionaltog  
Rødvig/Fakse Ladeplads/  
Næstved-Køge-København

**—** Stoptog  
Rødvig/Fakse Ladeplads-  
Køge-Roskilde-København

R-nets drift på alle strækninger. ½ times drift hverdage mellem kl. 06-20.  
Timedrift på øvrige tidspunkter







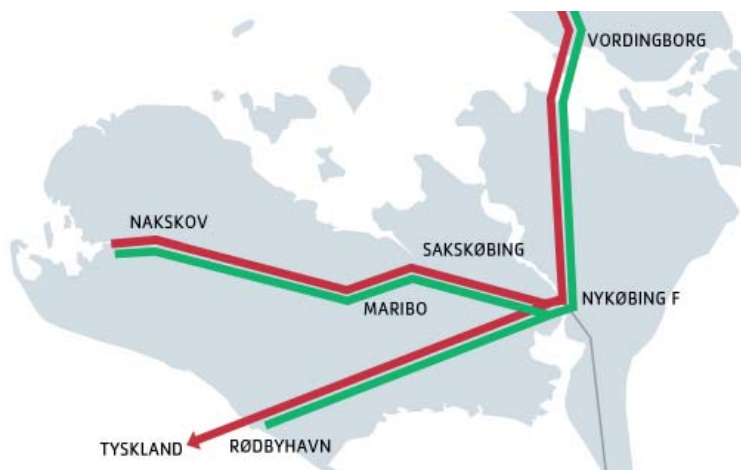
En sammenhængende og attraktiv banebetjening i Region Sjælland – fra landsdels- og lokaltrafik til østdansk trafik

#### SYD-KORRIDOR

**Hurtigt regionaltog**  
Tyskland-Rødby/  
Nakskov-Nykøbing F  
Næstved-Ringsted  
Køge-København

**Stoptog**  
Nakskov/Rødby  
Nykøbing F-Næstved-  
Køge-København

R-nets drift på alle strækninger. ½ times  
drift hverdage mellem kl. 06-20.  
Timedrift på øvrige tidspunkter



## Syd

I den sydlige del af Sjælland og på Lolland og Falster findes den statslige Sydbane, ligesom der med Femern Bælt forbindelsen etableres bane til Tyskland. Der findes samtidig den regionale Lollandsbane. Banerne kører adskilte i dag, men mødes fysisk i Nykøbing Falster. Dette giver muligheder for at etablere helt nye kørselsmønstre på tværs af eksisterende baner.

En oplagt mulighed er at etablere direkte forbindelser fra Nakskov til Hovedstaden.

Femern Bælt forbindelsen åbner muligheder for direkte banebetjening til Tyskland. Region Sjælland og dets borgere skal have glæde af disse nye muligheder.

Den fremtidige betjening bør bestå af hurtige regionaltog med flere stop i Region Sjælland og mere direkte tog med højere hastighed med et stop i Region Sjælland.

En vision er samtidigt at nedbringe rejsetiden mellem København og Hamborg til højst 2½ time. Dette kræver særlig fokus på de tyske baneanlæg.

På den nye bane bør etableres en ny station omkring Holeby til afløsning af den nuværende Rødby Station.

## Fælles for områderne

Forbindelsen fra Region Sjælland mod Kastrup Lufthavn og måske Malmø og Sverige er væsentlige for Sjælland. I dag betjenes Kastrup Lufthavn primært af Øresundstogene fra kystbanen på den danske side af Øresund.

Der bør være mere direkte banebetjening af Kastrup Lufthavn fra Region Sjælland.



# Vision for banetrafikken i Region Sjælland

## Fremtidigt materiel

Kravene til transporttilbuddene stiger over tiden. Tilbuddet fra jernbanetransporten skal følge med for at være konkurrencedygtigt. Kommende materiel anskaffelser skal overvejes nøje af hensyn til de fremtidige krav. Ikke mindst fordi togmateriel har en lang levetid.

Rejsen skal være komfortabel og transporttiden så kort som muligt. Transporttiden skal samtidig kunne udnyttes og tilbyde ekstra værdi for de rejsende f.eks. ved at kunne udnyttes til arbejde, lektier eller underholdning

Materiellet skal derfor både være komfortabelt og samtidigt være hurtigt og med god acceleration. Det skal have tilstrækkeligt passagerkapacitet, men også samtidigt være fleksibelt i brug af hensyn til kørselsmønstret i Østdanmark.

Moderne togsæt, som kan sammenkobles og adskilles efter den relevante passagemængde og betjeningen af flere delstrækninger med mindre passagemængder, synes relevante.

I takt med at banerne i Region Sjælland elektrificeres kan samkørsel mellem dieseldrevne togsæt og elektriske togsæt formentlig være relevant.

## Tilgængeligheden til banebetjeningen

Tilgængeligheden og mulighederne for at skifte til andre transportmidler på stationerne skal være gode. Herunder er Parker og Rejs faciliteter for biler og cykler og god sammenhæng med bustrafikken vigtigt. Ikke mindst i Region Sjælland, hvor stationen for mange ikke er inden for gåafstand og relativt mange kommer i bil til stationen.

Der bør i samarbejde udarbejdes en plan for etableringen og udbygningen af Parker og Rejs faciliteter i Region Sjælland.

Stationsstrukturen er i denne sammenhæng ligeledes vigtig. Skal der åbnes nye stationer, og er der stationer, som måske skal nedprioriteres eller lukkes. Der er interessante forslag i Region Sjælland om oprettelse af nye stationer, som skal overvejes.

Stationerne og de stationsnære områder skal udnyttes som et aktiv i byudviklingen. Det kan være til placering af arbejdspladser eller til udbud af indkøb og andre serviceydelser. Her er kommunernes byplanlægning vigtig.

Region Sjælland, kommunerne og staten har et løbende samarbejde omkring Sjællandsprojektet, hvor stationsnærhed er et nøglebegreb.

## Sammenhængende kollektiv trafik i Region Sjælland – ingen kunstige barrierer

Kunderne skal opleve ét sammenhængende kollektivt trafiksystem i Region Sjælland. Det kræver, at planlægningen i trafikelskaberne i Region Sjælland koordineres med respekt for hinandens transportydelser.

Den statslige banebetjening, den kommunale busbetjening og den regionale bus- og banebetjening skal hænge sammen og udgøre et samlet transporttilbud.

Det kræver også, at transporttilbuddene, rejseregler, billetter og så videre samordnes, så de fremstår som et hele for kunderne. Her udgør eksistensen af 3 takstområder i Region Sjælland et helt særligt problem, det skal der gøres noget ved.