

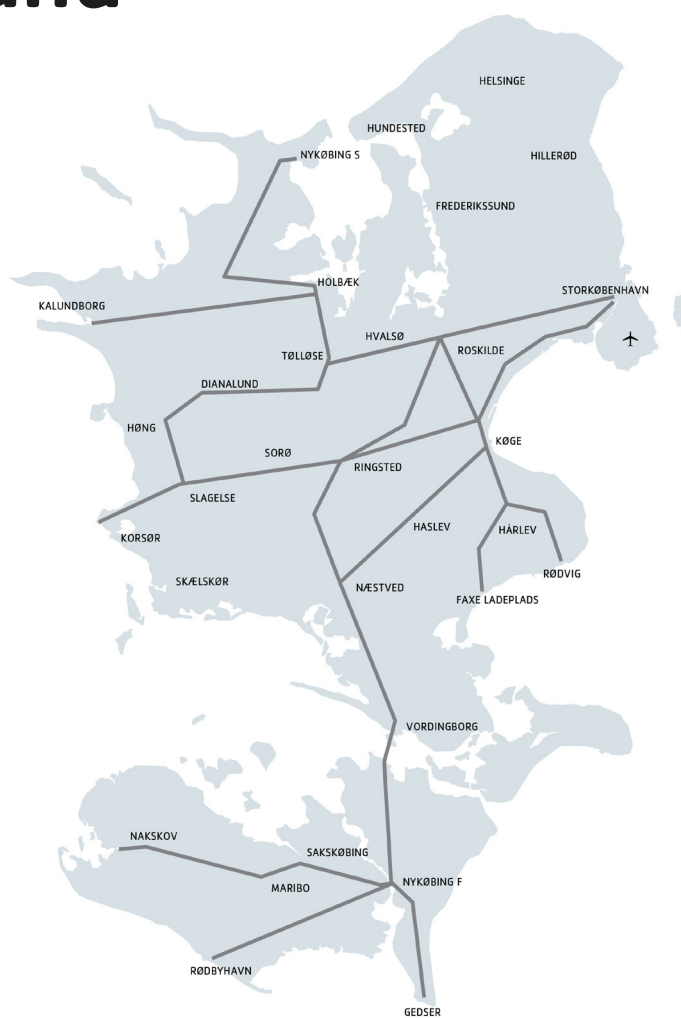
Vision for banetrafikken i Region Sjælland

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 banetrafik i Region Sjælland.

Marts 2013



Vision for banetrafikken i Region Sjælland



Baggrund for visionen

Mobilitet er vigtigt for borgerne i Region Sjælland i forhold til mulighederne for bosætning, mulighederne for at tage en uddannelse og mulighederne for at få et arbejde. Mobiliteten er vigtig i forhold til at kunne komme mod Hovedstaden, men også i forhold til at komme rundt internt i regionen. Erhvervslivet nyder godt af en høj mobilitet, som skaber et stort og fleksibelt arbejdskraftudbud. Det har betydning for virksomhederne i Region Sjælland, men også for virksomhederne omkring Hovedstaden, som har mange medarbejdere fra Region Sjælland.

Region Sjællands borgere har de længste pendlingsafstande i Danmark og afstandene stiger hele tiden. Østdanmark er i praksis et pendlingsområde.

Der er samtidigt trængselsproblemer på vejene, ikke mindst mod Hovedstaden.

Den statslige og den regionale banetrafik udgør et væsentligt element i at tilvejebringe en høj mobilitet. Et tilbud om en attraktiv jernbanetransport kan være afgørende for at mindske trængselsproblemerne på vejene. Jernbanetrafikken tilbyder samtidigt en bæredygtig transport til gavn for miljøet.

Region Sjælland har en central beliggenhed i forhold til de nationale og internationale jernbaneforbindelser, som skal udnyttes til glæde for borgerne og virksomhederne.

Hvorfor en vision netop nu

Der gennemføres i disse og de kommende år en række markante baneinvesteringer i Østdanmark. Dette giver muligheder for væsentlige forbedringer. Forbedringerne skal blandt andet afspejles i statens lovpligtige trafikplan for

den statslige jernbane 2012-2027, som er under udarbejdelse. De skal også afspejles i statens fremtidige trafik købskontrakter med DSB, hvor de nuværende udløber med udgangen af 2014.

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.

Region Sjælland har opgraderet lokalbanerne med nyt materiel og højere hastighed, og etableret et R-net. Kommunerne har mange steder etableret helt nye bybussystemer. De positive resultater viser, at det kan lade sig gøre at etablere en attraktiv kollektiv trafik.

Region Sjælland, Regionstog og Movia arbejder sammen om mulighederne for at skabe en bedre sammenhæng mellem den statslige og regionale banetrafik.

Alle disse forhold gør, at det netop nu er relevant at drøfte banebetjeningen i Region Sjælland.

En fremtidig banetrafik i Region Sjælland

Det er ikke målet, at opstille en fysisk plan men at pege på mulige veje for at realiserede visionerne. Mulighederne er perspektiveret for forskellige områder i Region Sjælland. Der er mange muligheder.

Nogle af mulighederne kan realiseres i løbet af ganske kort tid, medens nogle kræver lidt længere tid. Hvor hurtigt de vil kunne realiseres afhænger dog i høj grad også af prioriteringen og konkrete beslutninger.

Der peges på nogle få oplagte muligheder for umiddelbare forbedringer.



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 stiger 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.
- Sammenhængen 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 1/2 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 1/2 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 vigtige.
- 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.



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 1/2 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.

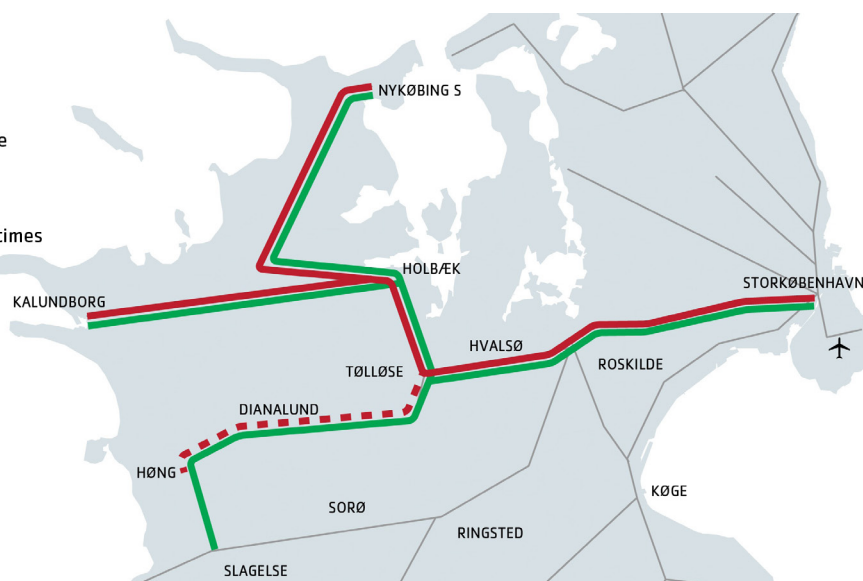
En oplagt mulighed er, at etablere 1/2 times drift mellem Kalundborg og Holbæk

Dette skal ske inden for rammen af, at Nordvestbanen fortsat ses som en del af den statslige banedrift.

NORDVEST-KORRIDOR

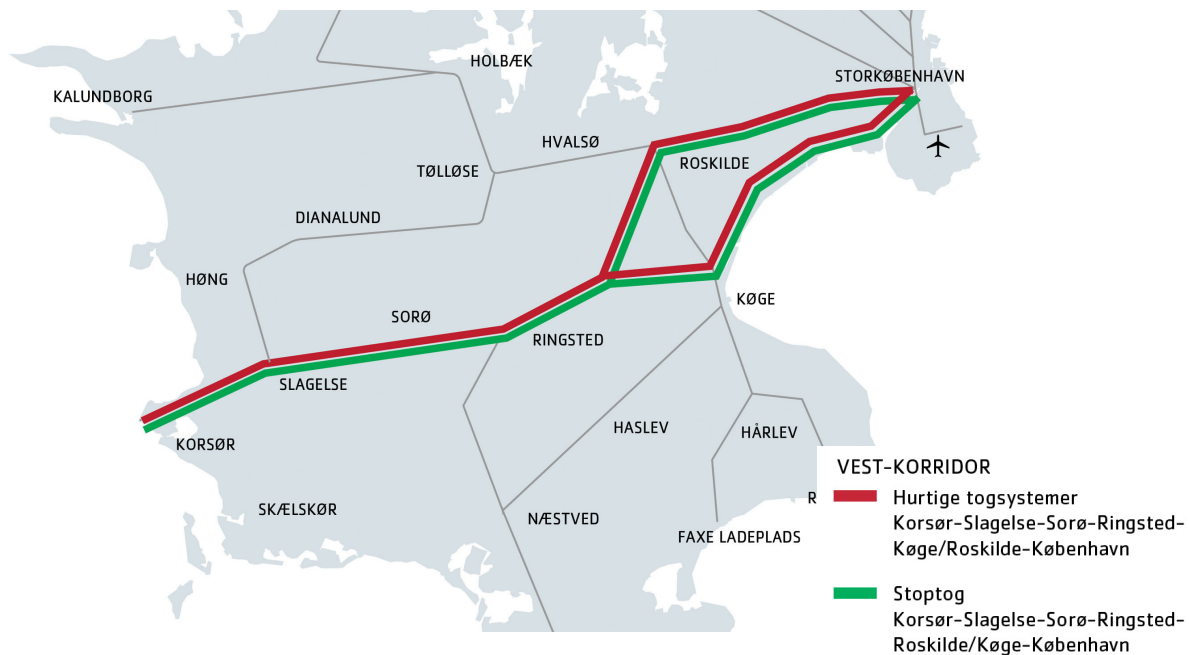
-  Hurtigt regionaltog
Nykøbing S/Kalundborg/
Slagelse - København
-  Stoptog
Nykøbing S-Holbæk-Slagelse
Nykøbing S-København
Kalundborg-København

R-nets drift på alle strækninger 1/2 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



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

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 stiger. I takt med, at det østjyske bybånd med Århus bliver vigtigere stiger behovet samtidigt for direkte forbindelser fra Region Sjælland til det østjyske bybånd.



Vision for banetrafikken i Region Sjælland

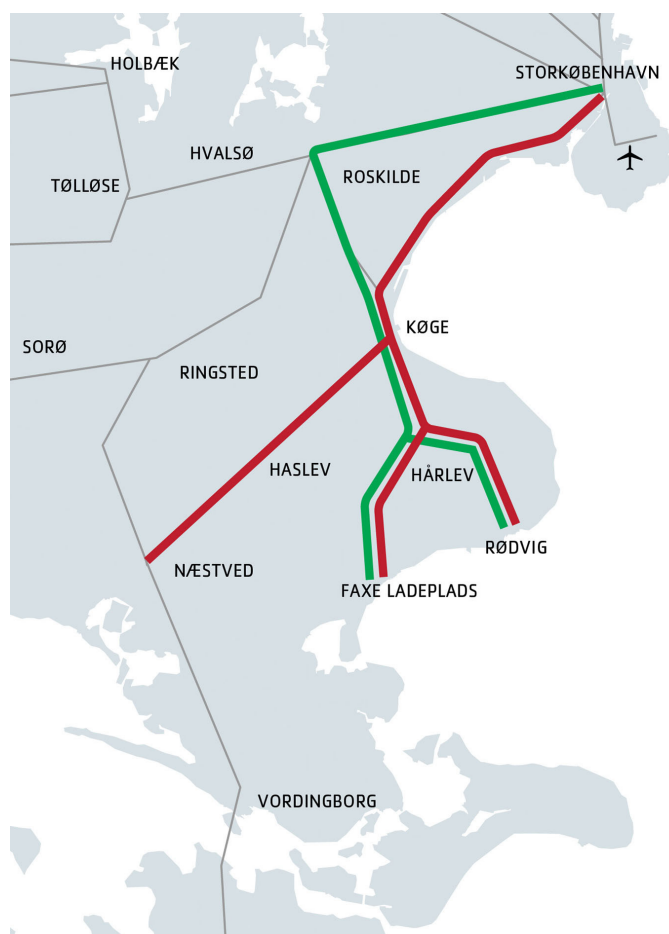


Øst

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 og Faxe, 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 og den nye Køge Nord station.



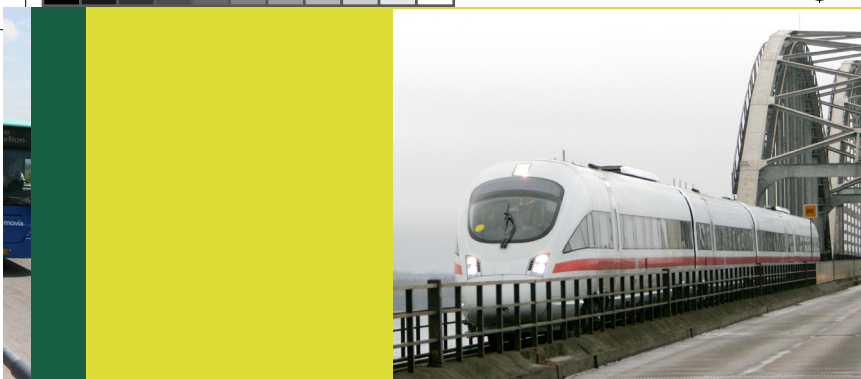
ØST-KORRIDOR

Hurtigt regionaltog
Rødvig/Faxe Ladeplads/
Næstved-Køge-København

Stoptog
Rødvig/Faxe Ladeplads-
Køge-Roskilde-København

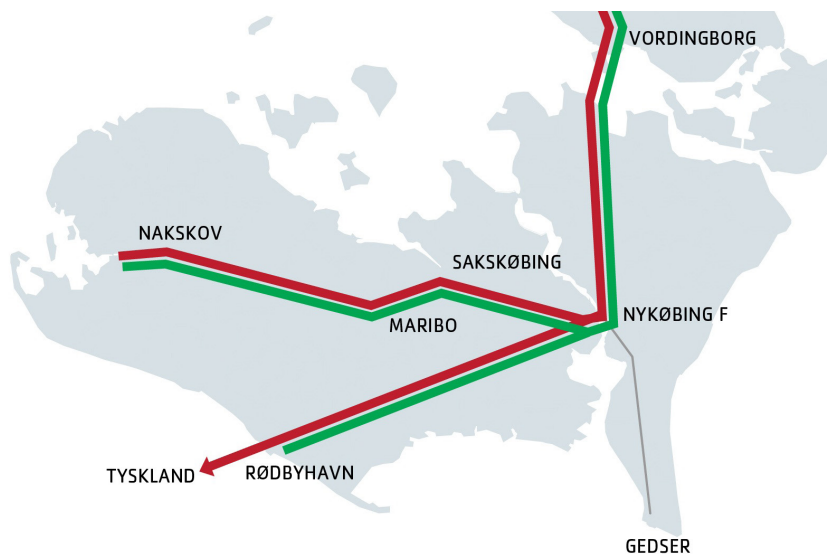
R-nets drift på alle strækninger. ½ times drift hverdage mellem kl. 06-20.
Timedrift på øvrige tidspunkter





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-Vordingborg-
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 passagermængde og betjeningen af flere delstrækninger med mindre passagermængder, 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 trafikselskaberne 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.

Visionen for banetrafikken i Region Sjælland er udarbejdet af Region Sjælland og kommunerne i regionen. Visionen er tiltrådt af KKV Sjælland.