

# Sjælland på en time

## En radikal vision for den sjællandske togtrafik

### Resumé

Det er mange år siden, der virkelig var visioner i dansk trafikpolitik. Lokale studehandler, manglende udsyn, dårlig planlægning og svigtende politisk mod har blokeret for offensive investeringer, især i den kollektive trafik. Mens alle vore naboer investerer trecifrede milliardbeløb i udvidelsen af jernbanerne, er vi i Danmark stolte af, hvis vi kan holde dem ved lige.

Det bør der ændres på. Derfor vil Det Radikale Venstre inden næste valg præsentere en række offensive trafikpakker, der virkelig kan ændre den trafikale virkelighed i Danmark.

Den første pakke præsenteres her og dækker hele Sjælland, inklusive Lolland og Falster.

**Visionen er, at alle togrejser mellem København og større byer på Sjælland og det sydvestlige Skåne skal kunne gennemføres på 1 time eller mindre. Desuden skal der være mindst 2 -3 tog i timen, hvoraf de fleste er hurtige forbindelser.**

Visionen vil føre til markant kortere rejsetider (5% til 34%) og flere direkte afgang for en lang række sjællandske byer til København. Formålet med forbedringerne er:

- 1) **Bedre miljø.** Menneskeskabte klimaforandringer er en af de største udfordringer, som verdenssamfundet står over for i dag, og transportsektoren er blandt de største bidragydere til CO<sub>2</sub> forureningen herhjemme. Den forventede vækst i transporten bør derfor ske i den kollektive trafik.
- 2) **Mindre trængsel.** Mobiliteten er grundstammen i et dynamisk samfund. I dag foregår al for meget pendlertransport i bil med det resultat, at vejene sander til, og borgerne i hovedstadsområdet dagligt spilder 120.000 timer på at vente i en kø<sup>1</sup> med en tabt værdi af 5,7 mia. kroner til følge. Der er derfor brug for et reelt og attraktivt alternativ til bilen.
- 3) **Høj mobilitet.** Sjælland skal bindes sammen, så vi sikrer liv i landdistrikterne og lavere boligpriser i København. Det bør fremgå af trafiktilbuddet.

Skal den radikale vision nås, kræver det opgraderinger af det nuværende toget og nye offensive investeringer. Alle de foreslåede forbedringer er allerede grundigt undersøgt både i forhold til omfang og prisoverslag og derfor velbeskrevet i diverse publikationer. På den baggrund vurderer Det Radikale Venstre, at de samlede omkostninger for at gennemføre visionen vil blive mellem **6,7 – 7,4 mia. kr.**, hvis forbedringerne omfatter etableringen af det 5.spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup og mellem 9,9 og 11,1 mia., hvis forbedringerne i stedet omfatter Nybygningsløsningen mellem København og Ringsted. Da der som minimum er 20 mia. frie midler til rådighed til trafikinvesteringer de næste ti år, er der tale om en hel realistisk pakke, der kan gennemføres hurtigt, hvis viljen er til stede.

---

<sup>1</sup>Cowi A/S (2004): Projekt trængsel – resumé.

## Vision og Mål

Der er brug for en vision for togtrafikken på Sjælland. En vision, der på den ene side er langtidsholdbar, men som på den anden side kan realiseres ved gennemførelse af investeringer af et ikke uoverskueligt omfang.

Det Radikale Venstre lancerer derfor visionen om "Sjælland på en time".

Herved skal forstås, at rejser med tog mellem København og større byer inden for den valgte geografi ikke tager mere end en time.

Visionen rækker dog længere end Sjælland. Tiden er inde til fuldt og helt at inddrage Malmö og øvrige større bysamfund i den sydvestlige del af Skåne i planlægningen af regionaltrafikken til og fra København. Sjællandstrafikken, kommer således også til at række over Øresund.

Det er mere specifikt målet, at langt hovedparten af de regionale rejser med tog mellem København H og bysamfund > 5.000 indbyggere inden for det sjællandske område og det sydvestlige Skåne kan gennemføres på 1 time eller mindre.

## Forudsætninger

Den radikale vision "Sjælland på en time" og det nævnte mål kræver opfyldelse af en række forudsætninger, der kan resumeres som følger:

- Strukturen i trafiksystemet følger den eksisterende hovedlinieføring for regionaltrafikken på Sjælland og i Skåne samt de nuværende S-togslinier. Der indføres køreplaner med overhaling på S-banen.
- Det rullende materiel er det nuværende (eller har egenskaber som dette) med de allokeringsplaner, der ligger til grund for DSB's plan Gode Tog til Alle (GTA) og det igangværende udbud af Øresundstogtrafikken. For den sjællandske regionaltrafik betyder det indsættelse af IC3-materiel.
- De beskrevne rejsetider skal kunne opnås med en rimelig frekvens, som hovedregel minimum 2 tog i timen i dagtid.
- Der skal foretages betydelige investeringer i infrastrukturen til forbedring af såvel kapacitet som hastighed.

## Analyse

Til grund for den radikale vision "Sjælland på en time" ligger en analyse af den nuværende trafikbetjening samt en gennemgang og bearbejdning og videreudvikling af de driftsoplæg, der er opstillet i forbindelse med udbud af Øresundstrafikken (herunder ibrugtagning af Citytunneln i Malmö), udarbejdelsen af strategianalysen for København - Ringsted samt DSB's "Gode Tog til Alle" (GTA), der løbende opdateres i takt med ændringer i forudsætningerne for infrastrukturen.

I bilag 1 og 2 er vist de korteste rejsetider med tog mellem København H og bysamfund >5.000 indbyggere på Sjælland (samt Nykøbing F men ekskl. Skælskør, der ikke har togbetjening) og i Sydvestskåne henholdsvis i dagtimer og i myldretiden morgen og eftermiddag. Både forholdene efter køreplanen i 2006 "K06" og de fremtidige muligheder efter realisering af "GTA", S-togskøreplanen for 2007 "S07", "Nybygning/5. spor", "Lokalbaneplanen", "Citytunneln" mv. er belyst. Der opnås for de relevante destinationer i det store og hele samme rejsetider ved "Nybygning" og ved kombinationen af "5. spor" og "Overhalingsspor Vallensbæk - Hundige."

I en række tilfælde muliggøres ret betydelige reduktioner i rejsetiderne i forhold til "K06". Dette sker i kraft af en kombination af forbedringer af infrastrukturen og principielle køreplansændringer, hvoraf flest skyldes ændrede standsningsmønstre (gennemkørende tog over længere delstrækninger). For byerne på Sydbanen (Næstved, Vordingborg, Nykøbing F) gælder det specielle, at EuroCity-togene efter strategianalysens driftsoplæg får flere standsninger, end de har i dag.

Der er indregnet følgende forbedringer af infrastrukturen:

- Gennemførelse af KØR-projektet (Kapacitetsforbedringer København - Ringsted)
- Færdiggørelse af Citytunneln i Malmö, incl. nye sporforbindelser Citytunneln - Öresundsbanan ved Vintrie og Öresundsbanan - Kontinentalbanan/Ystadbanan ved Lockarp
- Nybygning København - Ringsted eller 5. spor Hvidovre - Høje Taastrup + kapacitetsforbedringer Roskilde - Ringsted
- Etablering af 2. spor Lejre - Vipperød
- Opgradering Roskilde - Holbæk til 160 km/t og Holbæk - Kalundborg til 140 km/t
- Opgradering Ringsted - Vordingborg til 180 km/t. og Orehoved – Nykøbing F til 140 km/t
- Etablering af overhalingsspor på S-banen Vallensbæk - Hundige og Lyngby - Holte

Der er således ikke her indregnet elektrificering af Syd- eller Nordvestbanen. Dette er dog fortsat en god idé også af miljø- og energipolitiske årsager.

Opgraderingen af de to "yderstrækninger" Holbæk - Kalundborg og Orehoved - Nykøbing F er medtaget for at muliggøre indførelse af en meget effektiv køreplanstruktur på disse strækninger med en god udnyttelse af infrastrukturen. Disse køreplaner er beskrevet i forskellige udgaver af DSB's GTA-projekt og muliggør blandt andet, at man hensigtsmæssigt kan videreføre for eksempel myldretidstog til og fra Odsherredsbanen og Lollandsbanen, så man får direkte tog fra fx Vig og Maribo til København.

Alle de nævnte projekter er beskrevet i en række publikationer, se kildehenvisninger nedenfor i økonomiafsnittet.

I den grafiske fremstilling i bilag 3 er vist de korteste nuværende rejsetider efter køreplan 2006 "K06" i dagtimerne for Vestbanen, Sydbanen, Nordvestbanen, S-baner og Kystbanen. Det ses, at rejsetiderne ligger 'pænt' på næsten rette linier.

De korteste rejsetider i forhold til afstanden fra København opnås på Vestbanen, der både er dobbeltsporet og har den højeste maksimalhastighed, nemlig 180 km/t. De næstbedste rejsetider findes på Sydbanen, der er dobbeltsporet til Vordingborg med maksimalhastighed på 140 km/t. De ringeste rejsetider på de egentlige regionalbaner fremviser Nordvestbanen, der kun er dobbeltsporet til Lejre - og igen mellem Vipperød og Holbæk - og som kun har en maksimalhastighed på 120 km/t. Endnu

længere rejsetider - stadig i forhold til afstanden fra København - er der på Kystbanen og på S-banerne. Det hænger naturligvis sammen med, at der på disse baner er mange flere stop end på regionalbanerne.

I bilag 4 er på tilsvarende måde grafisk illustreret de 'nye' mulige rejsetider for de samme destinationer samt byerne i Sydvestskåne. Det ses, at der er tale om markante forbedringer. Hele Sydbanen (til Vordingborg) kommer således til at ligge under 1 time. Det samme gælder Södra Stambanan (til Eslöv) og Kontinentalbanan (Trelleborg), mens yderpunkterne på Vestbanen (Korsør), Nordvestbanen (Kalundborg), Ystadbanan (Ystad m/ IC Bornholm) og Västskustbanan (til Landskrona) nås inden for 1 time + 10 %.

Nykøbing F, Nykøbing S og Ystad (m/ Pågatåg) kan kun nås med noget længere rejsetider.

Udenfor det område, hvorfra København (med enkelte overskridelser på mere end 10 %) kan nås på en time, ligger 4 byer, der er interessante som pendlerbyer nemlig Nyborg, Odense, Helsingborg og Höör. Fælles for disse byer er, at de korteste rejsetider til København vil være omkring fem kvarter. Det skønnes ikke muligt at nedsætte disse rejsetider til omkring en time.

De nuværende rejsetider og reduktionen ved gennemførelse af den radikale vision er opsummeret i nedenstående tabel. Der er taget udgangspunkt i rejsetider i dagtimerne.

By	Rejsetid i nu-situation (min)	Rejsetid med den radikale vision (min)	Reduceret rejsetid efter gennemførelse af den radikale vision	Reduceret rejsetid efter gennemførelse af den radikale vision
Roskilde	19	16	3 min.	16 %
Næstved	56	44	12 min.	21 %
Slagelse	52	45	7 min.	13 %
Holbæk	49	39	10 min.	20 %
Ringsted	37	33	4 min.	11 %
Kalundborg	1,29	1,05	24 min.	27 %
Korsør	1,02	1,02	0 min.	0 %
Haslev (S-togsoverhaling)	1,17	55	22 min	29 %
Haslev (Nybygning)	1,17	45	32 min.	42 %
Vordingborg	1,12	57	15 min.	21 %
Sorø	47	44	3 min.	6 %
Helsingør	44	42	2 min.	5 %
Køge	38	25	13 min.	34 %
Hillerød	40	29	11 min.	28 %
Frederikssund	44	42	2 min.	5 %
Frederiksværk	1,16	1,04	12 min.	16 %
Helsingø	1,05	59	6 min.	9 %

Tabel 1: Dagtime rejsetider før og efter gennemførelse af den radikale trafikvision.

Bortset fra rejsetiden til Korsør, der forbliver uændret, sker der en reduktion i tiderne på 5-34 %, Ved nybygning opnås der dog for Haslev en reduktion på 42 % ved 5. sporløsningen bliver den 29 %

## Økonomi

Omkostningerne for de nødvendige forbedringer af infrastrukturen vurderes til at koste mellem 6,7 -7,4 mia., hvis forbedringerne omfatter etableringen af det 5.spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup og hvis forbedringerne i stedet omfatter Nybygningsløsningen mellem København og Ringsted vil omkostningerne blive på mellem 9,9 – 11,1 mia. Udgifterne til forbedringer på den svenske side af Øresund afholdes af den svenske regering. Nedenstående skema er en oversigt over de enkelte forbedringsforslag samt prisoverslag.

Forbedringsforslag	Prisoverslag (mia. Dkr)	Kilde
Gennemførelse af KØR	0,8	Politisk forlig med regeringen og DF
Færdiggørelse af Citytunneln i Malmö samt andre svenske forbedringer	9,45 SEK	
Nybygningsløsningen mellem København og Ringsted	7,0 – 8,2	Strategianalysen København – Ringsted. Oktober 2005
Det 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup	3,3 – 4,0	Strategianalysen København – Ringsted. Oktober 2005
Etablering af 2. spor mellem Lejre og Vipperød samt opgradering af Roskilde – Holbæk – Kalundborg	1,2	Oplyst af Trafikstyrelsen. Jan.2007
Opgradering af Ringsted – Nykøbing F	0,4	Effekten af jernbanens landanlæg. Nov. 2006
Etablering af overhalingsspor på S-banen mellem Vallensbæk – Hundige og Lyngby – Holte	0,5 + 0,5	Strategiske S-togsprojekter. Overhalingsspor. August 2002

## Finansiering

Det forudsættes i forslaget, at de nuværende prioriteringer af statens investeringer, jf. Investeringsplan - de næste 10 års offentlige investeringer, oktober 2003, også fastholdes i fremover. Det indebærer at råderummet til trafikinvesteringer (inkl. tilbageværende råderum efter trafikaftalerne i 2003 og 2007) som udgangspunkt kan skønnes til omkring 20 mia. kr. i de kommende ti år. Det beregnede råderum afspejler en situation, hvor trafikinvesteringerne fortsat er den største post i statens anlægsbudget, på linje med de seneste årtier.

Der skal naturligvis træffes politisk beslutning om den præcise prioritering af statens investeringer til trafik, men i Det Radikale Venstre er vi indstillet på også i fremtiden at prioritere trafikområdet højt.

I forhold til driften af det nye system, er det vurderingen, at forslaget ikke vil føre til yderligere udgifter på driftsiden, da forslaget holder sig inden for rammerne af DSB's GTA – og at mange af de berørte ruter i øvrigt vurderes rentable på markedsvilkår.

## Yderligere tiltag

”Sjælland på en time” er både økonomisk overkommelig, politisk realistisk og derfor hurtigt gennemførlig. Der er imidlertid ingen tvivl om, at der er flere andre trafikinvesteringer på Sjælland, som det vil være meget relevant at få grundigere belyst og gennemført i en næste trafikpakke. Det drejer sig fx om en ny letbane i Ring 3 eller Ring 4, der kan fordele den indkomne trafik langt mere effektivt i

hovedstadsområdet. Det drejer sig om en opgradering af lokalbanen mellem Roskilde og Køge, ”Lille Syd”, til flere og hurtigere tog. Og det kunne dreje sig om dobbeltspor mellem Vordingborg og Nykøbing Falster med eller uden en evt. Femern forbindelse. Når disse projekter ikke er medtaget her, skyldes det dels hensynet til at fremlægge en hurtig og overkommelig pakke, dels manglen på grundige beskrivelser af de trafikale konsekvenser af projekterne. Der er imidlertid næppe tvivl om, at især letbane i Ring 3 eller 4 vil være en investering med høj samfundsøkonomisk gevinst, som med stor fordel kunne indtænkes i den her præsenterede vision.

### **Sammenfatning**

I dag er rejsetiderne i dag med tog mellem København og de større bysamfund på Sjælland og i den sydvestlige del af Skåne i mange tilfælde for lange.

Der er store muligheder for at afkorte disse ved principielle køreplansændringer (flere gennemkørende tog over længere delstrækninger) - men en forudsætning er gennemførelse af en række, for en dels vedkommende omfattende, forbedringer af infrastrukturen.

Der er tale om større anlægsarbejder, kapacitetsforbedrende tiltag af mindre omfang og hastighedsforøgelser.

Af de 27 bysamfund, der indgår i analysen kan 18 få rejsetider på op til en time til/fra København, og 5 byer opnår rejsetider til København på 1 time + 10 %. Kun 2 byer > 5.000 indbyggere inden for den betragtede geografi (Nykøbing F og Nykøbing S) vil få længere rejsetider til/fra København.

Driftsoplæggene skal som hovedregel baseres på 30 minutters eller 20 minutters drift. Tog til fjernere destinationer er delvist gennemkørende, og dette medfører i nogle tilfælde, at den ”korte” rejsetid kun kan opnås én gang i timen. Derudover skal der på fjern- og regionalbanerne på Sjælland morgen og eftermiddag køre tog, der er gennemkørende over lange afstande - eksempelvis fra Næstved og Slagelse - af hensyn til pendlere, der rejser langt.

Det synes på baggrund af analysen berettiget at fastholde den radikale vision om ”Sjælland på en time”. Målet om at langt hovedparten af de regionale togrejser mellem København H og større bysamfund på Sjælland og i Sydvestskåne skal kunne gennemføres på 1 time, er realistisk.

**Bilag 1** - Korteste rejsetider mellem København og sjællandske byer over 5000 indb., fem skånske byer samt Nykøbing F

**Bilag 2** - Korteste rejsetider mellem København og sjællandske byer over 5000 indb., fem skånske byer samt Nykøbing F

**Bilag 3** – Diagram over de nuværende korteste rejsetider.

**Bilag 4** – Diagram over de ”nye” mulige rejsetider.

**Bilag 1: Korteste rejsetider mellem København og sjællandske byer over 5000 indb., fem skånske byer samt Nykøbing F**

Jernbanebetjening	By	Antal indb.	Afstand fra København			K06, S06			GTA, S07			Nybygning, S07			5. spor, S-togs-overhaling			Udbygning af Nordvestbanen		
			Bane	Vej	b/v	D	M	E	D	M	E	D	M	E	D	M	E	D	M	E
Fjern- og regionalbaner	Roskilde	42.000	31	34	0.91	19	24	22	20	20	21	16	16	16	16	16	16			
	Næstved	40.000	91	89	1.02	56	54	54	53	53	52	44	49	49	44	44	44			
	Slagelse	31.000	93	91	1.02	52	57	57	54	48	53	52	56	49	53	45	45			
	Holbæk	23.000	67	67	1.00	49	54	52	54	49	51	39	39	39	40	41	39	39	38	39
	Ringsted	18.000	64	62	1.03	37	42	42	37	38	35	33	33	33	35	35	37			
	Nykøbing F	16.000	147	128	1.15	1.35	1.38	1.41	1.27	1.26	1.27	1.12	1.26	1.26	1.12	1.20	1.19			
	Kalundborg	15.000	111	105	1.06	1.29	1.30	1.26	1.32	1.24	1.32	1.16	1.17	1.16	1.18	1.19	1.18	1.05	1.04	1.06
	Korsør	14.000	110	114	0.96	1.02	1.07	1.00	1.02	1.03	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	1.01	1.02			
	Haslev	10.000	74/60	62	1.19/0.97	1.17	1.14	1.14	1.15	1.07	1.10	45	45	45	55	55	55			
	Vordingborg	9.000	118	101	1.17	1.12	1.11	1.09	1.08	1.09	1.08	57	1.05	1.05	57	1.00	59			
Sorø	8.000	78	78	1.00	47	52	58	45	46	44	44	44	44	44	44	45				
Kystbanen	Helsingør	35.000	46	45	1.02	44	44	44	46	42	42	46	42	42	46	42	42			

**Forkortelsesforklaring:**

D: Dagtimerne

M: Morgentimerne

E: Eftermiddagstimerne

K06: Køreplan 2006

S06: S-togskøreplan 2006

S07: S-togskøreplan 2007

GTA: DSB's plan "Gode Tog til Tiden"

**Bilag 2: Korteste rejsetider mellem København og sjællandske byer over 5000 indb., fem skånske byer samt Nykøbing F**

Jernbanebetjening	By	Antal indb.	Afstand fra København			K06, S06			Nybygning, S07			Lokalbaneplanen, S-togsoverhaling			Citytunneln samt Ystad- og Kont.ban.		
			Bane	Vej	b/v	D	M	E	D	M	E	D	M	E	D	M	E
S-baner	Køge	32.000	39	41	0.95	38	38	38	25	25	25	25	24	26			
	Hillerød	27.000	36	36	1.00	40	39	42	40	40	40	29	30	28			
	Frederikssund	14.000	42	40	1.05	44	45	44	42	42	42	42	42	42			
Lokalbaner	Frederiksværk	12.000	62	57	1.09	1.16	1.20	1.13	1.16	1.20	1.13	1.04	1.01	1.08			
	Helsingør	6.000	51	48	1.06	1.05	1.05	1.04	1.05	1.05	1.04	59	59	59			
	Nykøbing S	5.000	116	100	1.16	1.55	2.00	1.59	1.55	2.00	1.59	1.33	1.33	1.33			
Øresundstog	Malmö	235.000	47/42			35	35	35							32	32	32
	Lund	72.000	63/58			58	58	57							48	48	47
	Landskrona	28.000	95/90			1.15	1.15	1.14							1.05	1.05	1.04
	Eslöv	16.000	81/76			1.10	1.12	1.08							1.00	1.02	58
Pågatåg	Trelleborg	>20.000	~70			-	-	-							~1.00	~1.00	~1.00
	Ystad	17.000	101			1.45	1.39	1.40							~1.20	~1.20	~1.20
IC/Bornholm	Ystad	17.000	101/96			1.17	-	-							1.05	-	-

**Forkortelsesforklaring:**

D: Dagtimerne

M: Morgentimerne

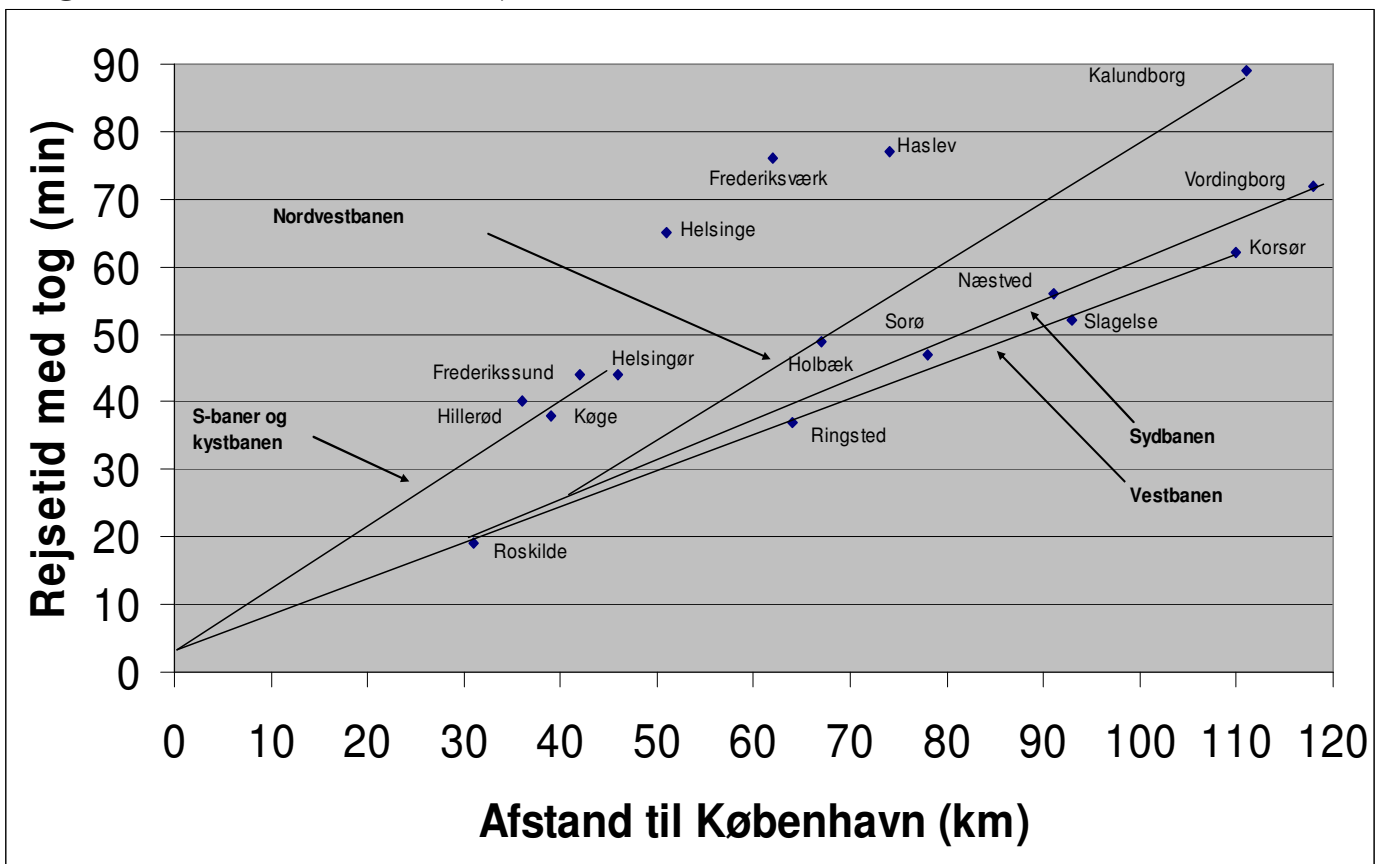
E: Eftermiddagstimerne

K06: Køreplan 2006

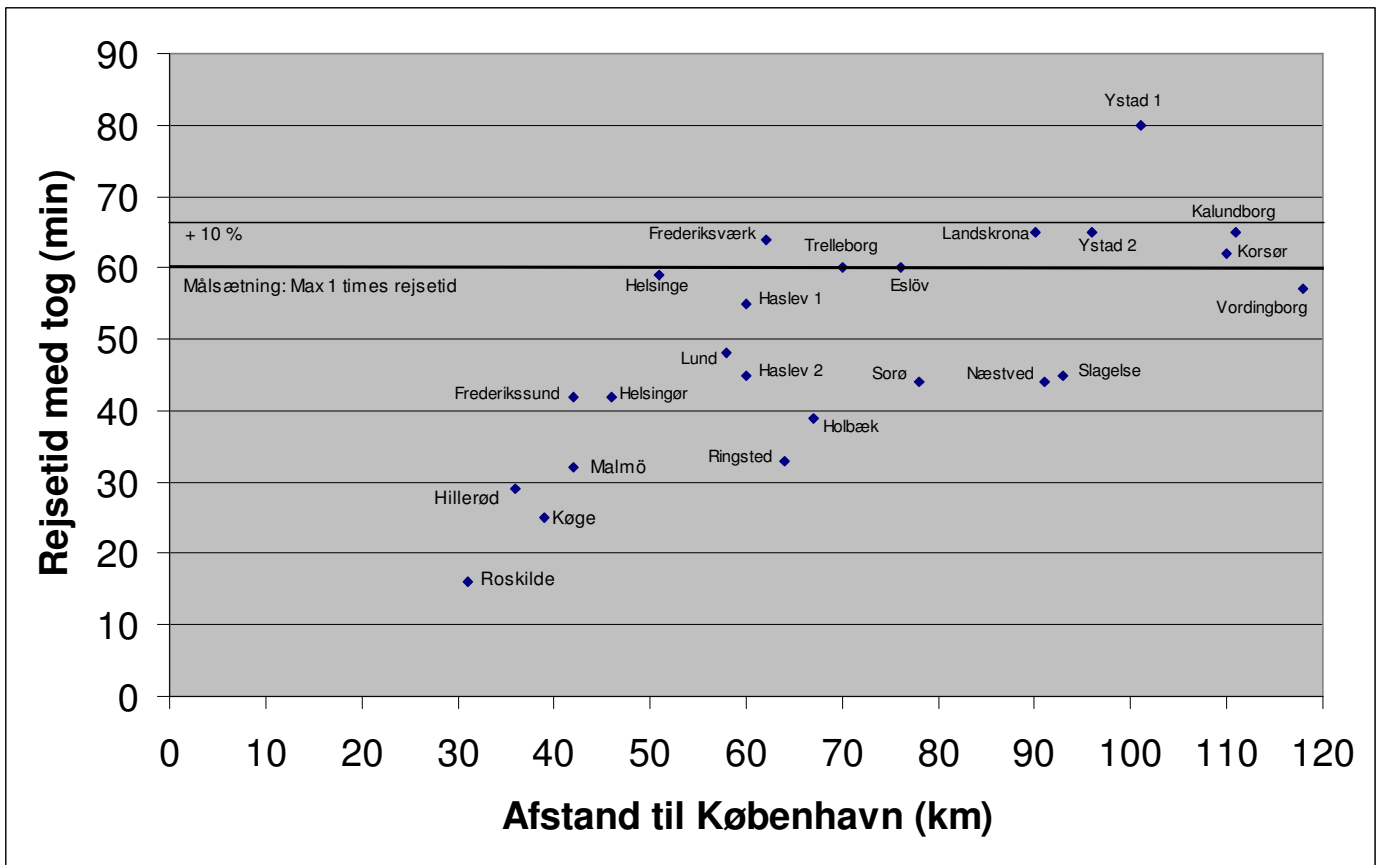
S06: S-togskøreplan 2006

S07: S-togskøreplan 2007

Bilag 3: De nuværende korteste rejsetider



**Bilag 4: Rejsetider efter gennemførelse af den radikale trafikvision for Sjælland**



**Forklaring:**

Haslev 1 henviser til modellen med S-togsoverhaling  
 Haslev 2 henviser til modellen med nybygningsløsning.

Ystad 1 henviser til brug af det svenske Pågatåg  
 Ystad 2 henviser til brug af IC/Bornholm