

DANSKE
REGIONER





FORORD

I januar 2014 besluttede Folketinget at give et massivt løft til de danske jernbaner. Investeringer i nye skinner og hurtigere forbindelser skal bidrage til, at togturen mellem Danmarks største byer fremover kun skal vare en time. Med den nationale timemodel bliver der således kortere mellem de store byer i Danmark. Det vil få Danmark til at hænge bedre sammen og vil kunne give et løft til mobilitet og regional erhvervsudvikling. Men skal vi have det fulde udbytte af Timemodellen, må vi også forkorte den rejsetid, vi bruger til og fra toget.

Rejsen til en superlyntogsstation med kollektiv trafik vil fortsat tage mere end en time for over 1,8 millioner danskere efter den nationale timemodel er realiseret. En infrastruktur, der for alvor binder Danmark sammen, forudsætter således, at den nationale timemodel suppleres med en regional timemodel for den kollektive trafik.

Danske Regioner lancerer derfor visionen om en regional timemodel. Den regionale timemodel skal sikre, at mindst 75 procent af alle danskere kan komme til en superlyntogsstation på under en time. Realiseringen af visionen vil først og fremmest øge effektiviteten af den nationale timeplan. Samtidig vil den binde Danmark endnu bedre sammen på tværs af by og land – til gavn for vækst og til gavn for udvikling i hele landet.

I regionerne er vi optagede af at skabe bedre sammenhæng for borgerne og for det arbejdsmarked og erhvervsliv, der er afhængigt af en hurtig og velfungerende infrastruktur. Regionerne er derfor involverede i arbejdet med at skabe gode infrastrukturkorridorer igennem landet og internationalt – bl.a. Jyllandskorridoren og i forhold til at få mest muligt ud af Femern Bælt-forbindelsen.

Vi ser frem til et bredt samarbejde med staten, kommuner og regionale trafikselskaber om at realisere visionen og håber, der vil være opbakning til visionen om at forkorte rejsetiden til de store byer og få flere med ombord på lyntoget.

Bent Hansen
Formand
Danske Regioner

Carl Holst
Næstformand
Danske Regioner

VISION 75 pct. af alle danskere skal kunne komme til et superlyntog på under en time

Rejsetiden til og fra de nye superlyntog skal forkortes. Det vil give flest mulige danskere glæde af de kommende forbedringer af den statslige jernbane og samtidig bidrage til vækst og udvikling i hele Danmark. Med en udbygning af den nationale timemodel med en regional timemodel vil op mod 600.000 flere danskere end i dag få under en times transport til lyntogsstationerne med kollektiv trafik.

Timemodellen, der skal sikre togrejser på en time mellem de største byer, giver et vigtigt ryk fremad for dansk infrastruktur. Men den forbedrer ikke forbindelserne fra oplandet til de største byer - og dermed til de kommende superlyntogsstationer - markant. Vi ved, at en tredjedel af alle togpassagerer tager bussen i den ene ende af deres togtur. Hvis vi skal sikre størst mulig gavn af de nye superlyntog mellem de store byer, skal vi derfor også forbedre rejsetiden til og fra toget. Det vil både øge den økonomiske vækst og give øget frihed og fleksibilitet for borgere, uanset om de bor i Skive eller Skælskør. Vi skal med andre ord hurtigere til toget med en timemodel for *hele* Danmark.

DANSKE REGIONERS VISION

Mindst 75 pct. af alle danskere skal kunne komme til en superlyntogsstation på under en time, når Timemodellen står færdig. Det er 600.000 flere end i dag.

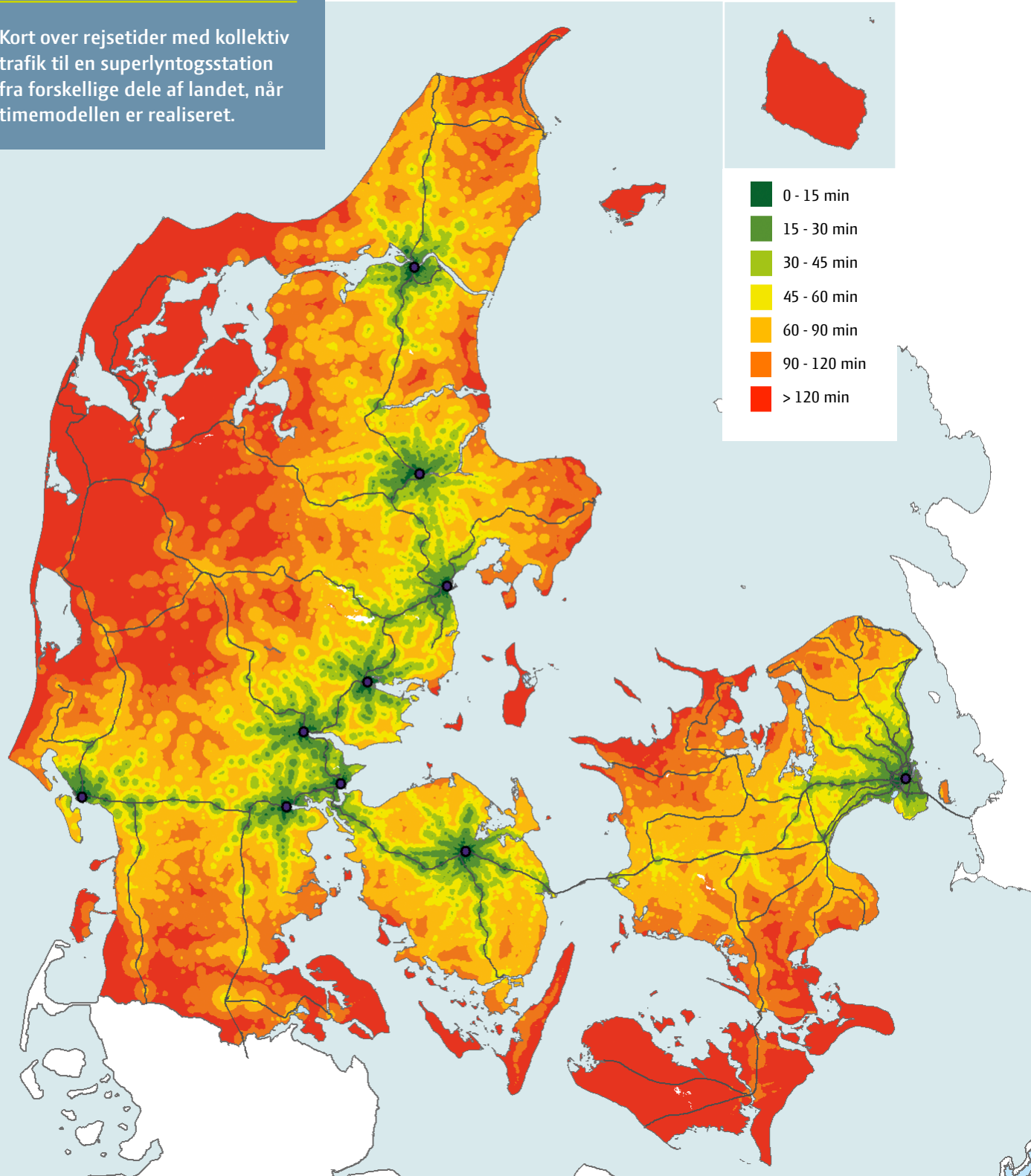
HURTIGERE TIL TOGET – FLERE SKAL KOBLES PÅ SUPERLYNTOGENE

Timemodellen og en række andre opgraderinger af jernbanen forbedrer rejsetider mange steder i landet – ikke kun på de strækninger, hvor de nye superlyntog skal køre. Men når den nationale timemodel er realiseret, vil 1/3 del af danskerne fortsat have over en times rejsetid til de nye superlyntogsstationer, hvis de benytter sig af den kollektive trafik. Det viser en kortlægning af danskernes rejsetider foretaget for Danske Regioner. Mange har endda over to timers rejsetid med kollektiv trafik foran sig, inden de kan sætte sig i sædet på et af de nye superlyntog. Skal vi for alvor reducere rejsetiden for flertallet i Danmark kræver det derfor, at vi supplerer den nationale timemodel med en regional timemodel, der forkorter rejsetiden mellem land og by.

Der er ønske om, at de superlyntogsstationer, der er lagt op til i det oprindelige oplæg til Timemodellen, suppleres med yderligere stationer – bl.a. at superlyntogene også standser i Ringsted. Et stop i Ringsted vil i givet fald forkorte rejsetiden bl.a. for borgere i Sydsjælland og på Lolland-Falster. Togfonden DK og dens forbedringer af rejsetiderne på jernbanen vil betyde, at ca. 100.000 flere danskere vil få under en times rejsetid til en af de nye superlyntogsstationer. Danske Regioners vision vil øge dette antal markant, således at yderligere 500.000 danskere får en rejsetid på under en time med kollektiv trafik til den nærmeste superlyntogsstation.

FIGUR 1

Kort over rejsetider med kollektiv trafik til en superlyntogsstation fra forskellige dele af landet, når timemodellen er realiseret.



Kilde: Beregninger foretaget af Tetraplan for Danske Regioner¹.

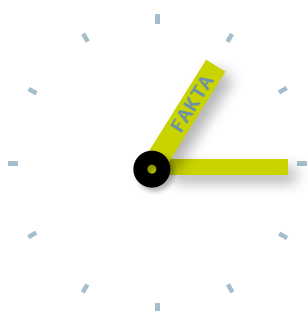
¹ Der er i oplægget taget udgangspunkt i det oprindelige forslag til timemodellen og de køreplaner og de stationer, der ligger til grund for Trafikstyrelsens og Banedanmarks notat "Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane". September 2013. Se bilag 1 for en uddybning.

TABEL 1

Rejsetid med kollektiv trafik til superlyntogsstationer. I dag og efter Timemodellen er realiseret

		I dag (basis)	Når Timemodellen står klar	Danske Regioners vision
Danskere med under én time med kollektiv trafik til en superlyntogsstation	Antal	3.600.000	3.700.000	4.200.000
	Andel	65 pct.	67 pct.	75 pct.
	Procent flere end i dag		3 pct.	15 pct.

Kilde: Som figur 1



TOGFONDEN DK OG TIMEMODELLEN

Regeringen har i januar 2014 indgået en aftale om Togfonden DK med en række af Folketingets partier. Der er i Togfonden DK afsat 28,5 milliarder kroner til en opgradering af jernbanenettet i Danmark, bl.a. elektrificering, nyt signalsystem og nyt materiel. Som del heraf blev Timemodellen aftalt. Den sikrer rejsetider på 1 time mellem København og Odense, Odense og Aarhus, Aarhus og Aalborg, samt Odense og Esbjerg. Dette sikres bl.a. ved, at lyntoget kun har få stop.

Opgraderingerne af jernbanenettet giver også rejsetidsforbedringer udover selve Timemodellen. Bl.a. opererer man med en 'Timemodel Sjælland', der vil give kortere rejsetider til København fra bl.a. Nykøbing F og Kalundborg.

EN REGIONAL TIMEMODEL TIL GAVN FOR VÆKST, UDVIKLING OG ARBEJDSPLADSER

Med de historisk store investeringer i den statslige jernbane har Danmark en enestående mulighed for at skabe en kollektiv trafik, der fremmer vækst og arbejdspladser i hele Danmark. Skal det lykkes, kræver det, at vi giver hele den kollektive trafik et 360 graders eftersyn, så vi også har blik for den spildtid, der foregår til og fra de store lyntogsstationer.

Vi spilder dagligt 250.000 timer på at vente i biltrafikken, og beregninger viser, at det årligt koster samfundet 13 mia. kr². Bruger flere den kollektive trafik, vil det være til gavn for alle.

² "Redegørelse for transport og mobilitet i Danmark frem til 2050", DI Analyse (2011).



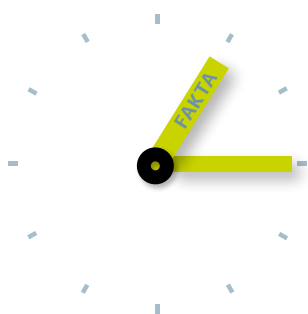
Hver dag transporterer tog og busser danskerne til arbejde, i skole, til lægen og mange flere gøremål, der alle er vigtige for samfundet eller for den enkelte borger. For at sikre vækst og udvikling regionalt og i hele Danmark er det nødvendigt, at så stor en del af befolkningen som muligt har gode muligheder for mobilitet. Det gælder både den korte trafik for at komme rundt i nærområdet, men også mulighederne for at komme til de nærliggende større byer og for at komme på tværs af landet.

God infrastruktur kan gøre det til en konkurrencefordel at være et lille land

Mobilitet giver virksomhederne mulighed for at kombinere fordelene i landområderne med fordelene i byområderne. Det er afgørende i forhold til at tiltrække den rette arbejdskraft, og det øger friheden og fleksibiliteten for den enkelte borger og dennes ønsker til bosætning og arbejdsplads. Bedre kollektive transportmuligheder kan således være med til at sikre, at virksomheder kan tiltrække arbejdskraft over større pendlingsafstande og dermed sikre gode muligheder for bosætning i større områder af Danmark. Samtidig bidrager øget tilgængelighed og mobilitet til et områdes konkurrencekraft. Jo mere vi kan mindske rejsetiden til byerne, jo større bliver byerne i kraft af et øget opland. Det er afgørende i en international sammenhæng.

Derudover vil en regional timemodel give de uddannelsessøgende hurtigere transport til uddannelsesinstitutionerne og større valgmuligheder. En analyse fra Danske Regioner viser, at der er sammenhæng mellem, hvor langt de unge har til en uddannelse, og om de gennemfører uddannelsen. Lang transporttid kan således være en medvirkende årsag til, at flere fravælger en ungdomsuddannelse³.

Bedre kollektiv transport til superlyntogsstationerne vil således være til gavn for alle, både de, der skal videre med toget, og de, der har arbejde eller uddanner sig i stationsbyen. En regional timemodel vil samtidig øge rejsehastigheden for alle, der bruger den kollektive trafik til stationsbyerne, uanset om de rejser langt eller kort. En regional timemodel vil dermed både understøtte Timemodellen for jernbanen og vilkårene for de lokale pendlere til arbejde og uddannelse.

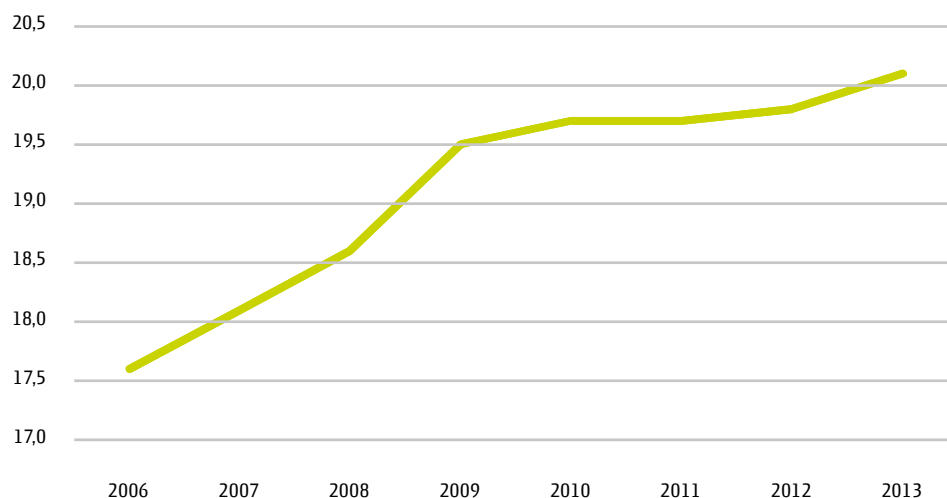


PENGLINGSAFSTANDENE STIGER – PENDLINGSTIDEN ER KONSTANT

Der har længe været tendens til, at pendlingsafstandene mellem hjem og arbejde øges. I 1982 var den gennemsnitlige pendlingslængde ca. 12 km hver vej (DTU, 2013). Men som det fremgår af figuren herunder, var den i 2013 steget til over 20 km og vokser fortsat (dog med en relativ lav vækst de seneste fire år). Tallene dækker over en stor vækst i antal personer, der pendler langt. Siden 2006 er der således sket en vækst på over 20 procent i antal personer, der pendler mere end 50 km hver vej, samtidig med at der er sket et fald i antal personer, der pendler mindre end 10 km (Danmarks Statistik).

³ Afstand har betydning for gennemførelse af en ungdomsuddannelse, Danske Regioner (2011).

FIGUR 2 - GENNEMSNITLIG PENDLINGSAFSTAND I DANMARK, 2006-2013 (KM)



Kilde: Danmarks Statistik

I 1979 kom den amerikanske forsker Zahari med den observation, at man historisk og på tværs af lande som regel i gennemsnit har brugt ca. lige lang rejsetid om dagen – nemlig ca. en time. Ifølge DTU har det gennemsnitlige tidsforbrug på pendling i Danmark (én vej) ligget mellem 19 og 22 minutter i årene 1911, 1945 og 2002, så selvom rejselængden er steget, har rejsetiden altså været relativt konstant (DTU, 2013). Hvis man vil gøre det attraktivt at pendle langt, er rejsetiden derfor en vigtig forudsætning.

Visionen skal ikke forringe vilkårene for de 25 procent, der har mere end en time til en superlyntogsstation. Parkér og Rejs-anlæg ved stationer med god forbindelse til superlyntogsstationerne er en måde at forbedre vilkårene for denne gruppe. En anden måde er at forbedre flextrafikken, bl.a. ved mulighed for at bestille den samlede rejse på en gang.

En regional timemodel – hvad skal der til?

Busser spiller en stor rolle i den kollektive trafik i Danmark. Busserne transporterer 2/3 af alle, der benytter sig af den kollektive trafik. Bussen spiller også en central rolle i at transportere os til og fra stationen – 1/3 af alle togpassagerer tager bussen på denne tur. Lokalbanerne står for ca. 1/10 af alle togkilometer i Danmark. Disse baner, som regionerne har ansvaret for, har betydelig lokal og regional betydning og bringer bl.a. passagererne frem til knudepunkter, hvor de kan rejse videre fra. Den samme betydning har mange regionalbaner, som staten har ansvaret for. Busser, lokalbaner og regionalbaner er således centrale i arbejdet for at forkorte den samlede rejsetid for passagererne.

Den regionale timemodel skal derfor sikres ved, at regionaltog, lokalbaner og busser kører passagererne hurtigere frem til lyntogsstationerne. Det kan bl.a. ske ved at have færre stop undervejs, og for bussernes vedkommende ved mere direkte ruter og bedre busfremkommelighed.

Danske Regioner har i foråret 2014 i samarbejde med KL og Trafikselskaberne i Danmark udarbejdet et idekatalog over mulighederne for at forbedre trafikken til og fra stationerne⁴. Nogle af de indsatser, der kan gøres for at sikre en hurtigere transport til superlyntoget, fremgår af nedenstående tabel.

Mulige indsatsområder
Hurtigere og mere direkte busruter
Signalprioritet for busser i kryds og forbedret fremkommelighed, bl.a. ved flere busbaner
Forbedret lokalbanedrift, bl.a. højere hastigheder
Udbygning med letbaner og højklaset bustrafik, der kører i eget tracé
Øget frekvens af busser og tog, så de passer med superlyntogenes køreplaner, også på ydertidspunkter
Bedre adgang mellem busterminaler og togstationer
Parker og rejs-anlæg for cykler og biler ved stationer og busterminaler
Flextrafik med samlet bestilling af hele rejsen

En del tiltag kan gennemføres ved at prioritere bustrafikken anderledes. Efterhånden som de endelige køreplaner for superlyntogene foreligger, vil første opgave være at sikre korrespondance mellem busser/lokalbaner og superlyntog – bl.a. gennem en nyvurdering af køreplanerne. Det sikrer trafikselskaberne løbende. Desuden kan nogle tiltag til forøget hastighed for busserne finansieres via kortere køretid, hvilket også betyder færre driftsudgifter. Andre tiltag vil kræve øgede investeringer til den regionale og lokale kollektive trafik. Det gælder bl.a. investeringer i øget hastighed på lokalbaner og øget frekvens af busser og tog.

Først en nærmere analyse – bl.a. på baggrund af resultaterne af det udvalgsarbejde, der er aftalt med staten (jf. herunder) – kan belyse, hvad det vil koste at realisere den regionale timemodel. Det er ikke udgifter, der forfalder her og nu. Men for at sikre den bedste anvendelse af de offentlige midler, er det vigtigt, at vi allerede nu analyserer, hvilke tiltag, der billigst og mest effektivt kan opfylde visionen. De tiltag skal vælges, der giver størst mulig effekt i forhold til at øge antallet af passagerer, mindske trængslen, forbedre miljøet og virksomhedernes muligheder for at tiltrække arbejdskraft. Det sikrer den bedste samfundsøkonomi.

⁴ "Udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til at understøtte timemodellen", Danske Regioner (2014).

I staten er der tradition for, at mindre investeringer og vedligeholdelse samt drift betales via de ordinære årlige budgetter. Store nye investeringer i infrastruktur og materiel finansieres derimod via særforlig, da de ikke kan rummes inden for de ordinære budgetter. Det gælder f.eks. trafikforligene om veje og jernbaner. Tilsvarende kan regionerne ikke finansiere store investeringer i lokalbanerne og kraftige driftsudvidelser via de ordinære budgetter, heller ikke ved omprioriteringer mellem områder.

Danske Regioner har i forbindelse med økonomiaftalen for 2015 aftalt med staten, at der gennemføres et udvalgsarbejde, der skal se på, hvordan den kollektive trafik til og fra togstationerne kan forbedres. Dette arbejde vil bl.a. se på, hvilke forbedringer, det er muligt at gennemføre allerede nu, idet der ikke kun ses på superlyntogsstationerne. Udvalgsarbejdet igangsættes i efteråret 2014 og forventes færdigt i foråret 2015.

Danske Regioner vil – på baggrund af udvalgsarbejdet med staten – tage initiativ til, at regionerne og kommuner sammen med trafikselskaberne ser på, hvad der herudover kan gøres for at sikre hurtigere adgang til superlyntogsstationerne.

Danske Regioner foreslår derudover, at der nedsættes et udvalg under ledelse af Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, der skal se på, hvordan den tvær-nationale mobilitet kan forbedres mest effektivt for den fjerdedel af danskerne, der har længst til en superlyntogsstation – dvs. særligt i landdistrikterne – herunder bl.a. om forbedret tilgængelighed til stationerne med bil og forbedret digital infrastruktur kan medvirke til at forbedre mobiliteten.

TILGÆNGELIGHED – EN REGIONAL DAGSORDEN

I internationalt perspektiv er en god mobilitet en konkurrencefordel. Femern Bælt forbindelsen vil f.eks. kunne knytte Nordtyskland og Øresundsregionen tættere sammen, ligesom Jyllandskorridoren vil kunne knytte Jylland tættere sammen med resten af Skandinavien og Nordtyskland. Det kan potentielt styrke konkurrenceevnen og den regionale udvikling i de berørte korridorer. De muligheder arbejder regionerne for at udnytte igennem de nye vækst- og udviklingsstrategier, der netop nu er under udarbejdelse i regionerne. Strategien skal pege på regionens udfordringer og adressere de regionale vækst- og udviklingsvilkår. Det omfatter de tiltag, der kan styrke infrastruktur, erhvervsudvikling, turisme, uddannelse, beskæftigelse, udvikling i byerne, landdistrikterne og yderområderne, natur og miljø, rekreative formål, kultur samt samarbejde med tilgrænsende lande.

Konkret har Region Sjælland f.eks. iværksat et arbejde, der analyserer behovet for parkeringspladser ved togstationer i regionen. Arbejdet skal munde ud i en konkret strategi for Parker og rejs-anlæg i regionen, der kan understøtte pendlernes mulighed for let og hurtigt at komme til deres arbejdspladser. Desuden er regionerne bl.a. involverede i arbejdet med at etablere letbaner i og omkring de store byer.

Visionen om en regional timemodel er derfor også et led i realisering af de regionale målsætninger om at sikre vækst, beskæftigelse og gode levevilkår i hele landet.



BILAG

Teknisk dokumentation

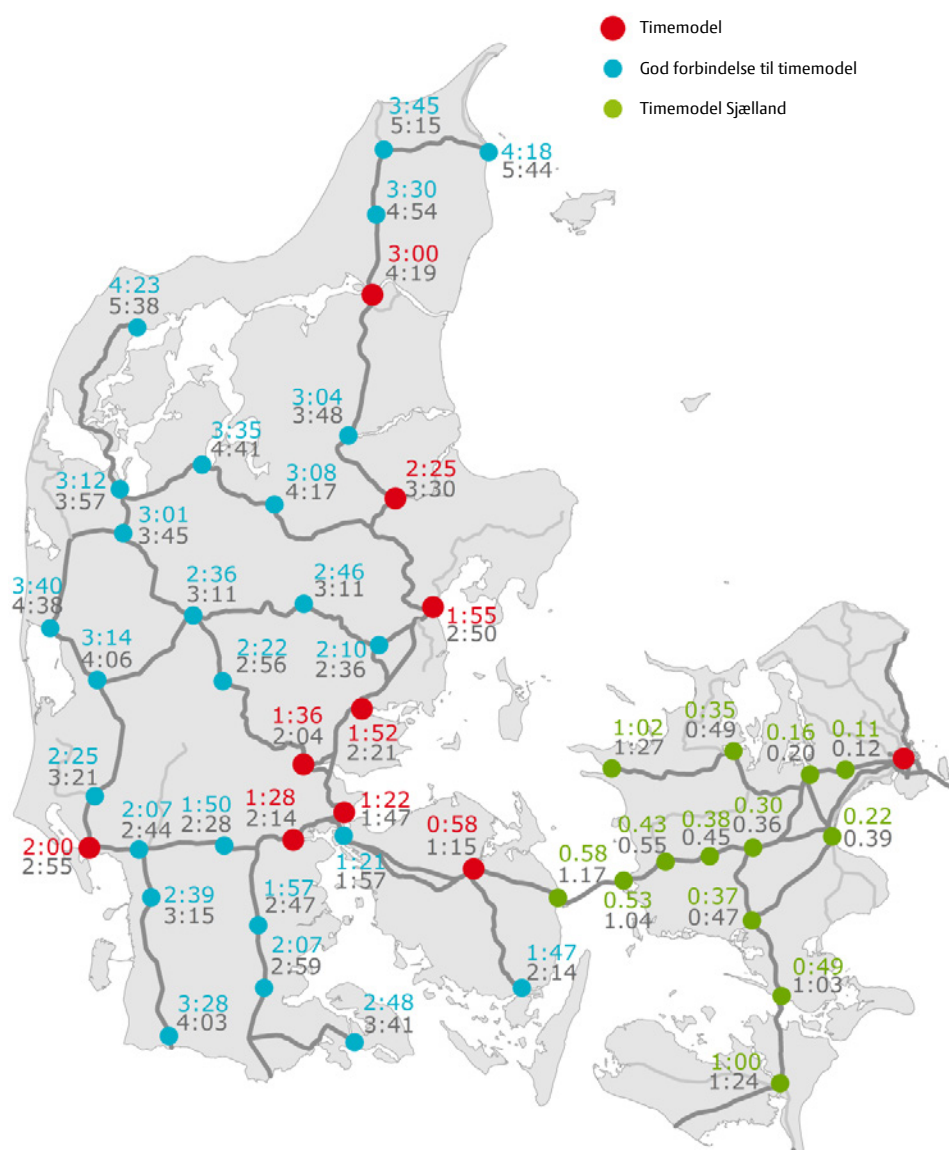
DANSKE REGIONERS BEREGNINGER

Danske Regioner har fået Tetraplan til at foretage en beregning af rejsetiden med kollektiv trafik (bus, tog og lokalbane) til superlyntogsstationerne som følge af implementering af Timemodellen og en række andre opgraderinger af jernbanenettet. Der er taget udgangspunkt i det oprindelige forslag til Time-modellen og de eksempler på køreplaner, som Trafikstyrelsen og Banedanmark har opstillet i september 2013, jf. kilde til figur 3.

Kortet nedenfor belyser de rejsetidsforbedringer til København, Trafikstyrelsen og Banedanmark har beregnet.

FIGUR 3 - REJSETIDER TIL/FRA KØBENHAVN

Med farvede tal ses rejsetider i Timemodellen,
med sorte tal nuværende rejsetider.



Kilde: Trafikstyrelsen og Banedanmark: "Togfonden DK - højhastighed og elektrificering på den danske jernbane", september 2013.

BEREGNING AF REJSETIDER

Der er foretaget beregninger af såvel den nuværende rejsetid med kollektiv transport til stationerne og af den forventede rejsetid, når Timemodellen står færdig.

Rejsetiderne for den kollektive trafik er beregnet i morgenmyldretiden mellem kl. 8 og 9. På dette tidspunkt er den kollektive trafik hyppigst, og rejsetiderne må derfor opfattes som 'best case' i forhold til rejsetiderne uden for myldretiden.

Beregningerne af den nuværende rejsetid er foretaget med udgangspunkt i de eksisterende køreplaner for både tog og bus. Beregningerne af den forventede rejsetid efter Timemodellen er implementeret, er for den statslige jernbane baseret på de eksempler på køreplaner, der er opstillet i Trafikstyrelsen og Banedanmarks notat: 'Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane', september 2013. Disse køreplaner er baseret på Trafikstyrelsens og Banedanmarks første oplæg vedrørende Togfonden DK med elektrificering af jernbanen, Timemodellen med 10 superlyntogsstop og bl.a. en ny Vejle Fjord-bro.

Endvidere er effekten af nyt elektrificeret materiel med bedre acceleration taget med i beregningerne. Samlet øger det hastigheden på en lang række af de statslige baner. Der er forslag om, at de 10 superlyntogsstop, der ligger til grund for de oprindelige tekniske beregninger suppleres med yderligere stop – herunder i Ringsted. I de nærværende beregninger er der som sagt taget udgangspunkt i forudsætningerne i Trafikstyrelsen og Banedanmarks tekniske notat: 'Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane', september 2013.

Der er i forbindelse med vedtagelsen af Togfonden DK og Timemodellen 14. januar 2014 efterfølgende indgået aftale om en række yderligere hastighedsopgraderinger, der er nærmere omtalt i Banedanmarks rapport 'Screening – Hastighedsopgraderinger i forbindelse med signalprogrammet' fra 2013. Disse hastighedsopgraderinger er ikke medtaget i de her gennemførte beregninger. Det gælder bl.a. strækningerne Aalborg-Frederikshavn og Holbæk-Kalundborg. Samlet set er det dog kun på få strækninger, at disse tiltag medfører meget store ændringer i rejsetiderne til superlyntogsstationerne i forhold til de rejsetider, der er anvendt i denne rapport.

Rejsetider med lokalbaner og busser efter implementering af Timemodellen er beregnet ud fra de nuværende køreplaner. Det betyder, at køreplanerne for lokalbanerne og busserne ikke er tilpasset til de nye køreplaner for togene. Skiftetiderne kan derfor i nogle tilfælde være længere, end det vil være tilfældet efter tilpasning af køreplanerne. Desuden er gangtiden (med 5 km/t) til nærmeste station/stoppested medregnet i rejsetiden.



DANSKE
REGIONER



Oktober 2014
Danske Regioner
Design: BGRAPHIC
Foto: Courlorbox, Midttrafik
Kort: Tetraplan, Trafikstyrelsen
Tryk: Danske Regioner
ISBN tryk: 978-87-7723-856-7
ISBN elektronisk: 978-87-7723-857-4