

Movia Mobilitetsplan 2021

Arbejdsrapport: Samdrift mellem statslige og regionale jernbaner



Indholdsfortegnelse

1. Status	3
2. Udviklingsmuligheder.....	5
3. Scenarier.....	7

Fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Dette fagnotat indgår i arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021.

Mobilitetsplanen skal skabe bedre sammenhæng i planlægningen af den kollektive mobilitet på Sjælland, og vise de 2,6 millioner borgere og mange virksomheder, hvordan kollektiv transport skaber værdi lokalt og regionalt.

Movias Mobilitetsplan rummer et strategisk net (de 100 største buslinjer og lokaltogsstrækninger) med flerårigt tilhørende budget, som trafikskabsloven foreskriver, suppleret med et helhedsorienteret syn på mobilitet, kollektiv transport, miljø, klima, kunder og innovation.

Fagnotaterne behandler udvalgte mobilitetsområder med invitation til dialog blandt interessenterne om mobilitetens udvikling i den sjællandske geografi. Afsættet er de kommunale og regionale mobilitetsbidrag.

Det er ønsket, at fagnotaterne kan skabe god debat, som beriger arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021. Notaterne har derfor karakter af forberedende analysearbejde og er ikke politisk besluttede. De indeholder heller ikke konkrete målsætninger, men derimod faglige betragtninger, som Movia ønsker drøftet med kommuner, regioner og andre interessenter. Notaterne offentliggøres løbende på Movias hjemmeside og er derudover sendt i høring hos udvalgte interessenter. Der er i alt udarbejdet 12 fagnotater.

Samdrift mellem statslige og regionale jernbaner

Øget samdrift vil gøre den kollektive transport mere attraktiv for borgerne i kraft af færre skift og kortere rejsetider. Og det vil samtidig nedbringe trængslen og styrke samfundets samlede mobilitet.

Dette notat beskriver mulighederne for øget samdrift mellem statslige og regionale jernbaner i de kommende år.

Den historiske opdeling mellem de statslige baner (DSB) og lokalbanerne (Lokaltog A/S) betyder skift for passagererne. Hvis man kan undgå skift på rejsen, er det en fordel for passagerer, der rejser langt.

Øget samdrift på tværs af organisatoriske skel kan være med til at øge borgernes mobilitet, mindske trængslen på vejene, styrke miljøet og sikre maksimalt udbytte af de kommende års store baneinvesteringer.

Notatet indledes med en status over, hvorfor samdrift ses som et vigtigt redskab til at styrke den kollektive transport, og hvilke tiltag der allerede er planlagt på området – herunder overdragelsen af driften på Østbanen fra DSB til Lokaltog.

Dernæst beskrives, hvilke muligheder for yderligere samdrift der kan blive relevante i planperioden, og hvilke krav det vil stille til materiel og infrastruktur.

Endelig opstilles tre scenarier for, hvordan Movia i samarbejde med relevante parter kan afsøge og afprøve mulighederne for øget samdrift i planperioden.

1. Status

Af historiske årsager er der et skel mellem de statslige banestrækninger, hvor DSB står for driften, og lokalbanerne, hvor driften finansieres af regionerne og varetages af Lokaltog A/S, der ejes af Movia og en række kommuner.

Dette skel er ikke begrundet i pendlingsstrømmenes størrelse. F.eks. er der potentielt større pendling til København fra oplandet til Odsherredsbanen end fra oplandet til DSB-strækningen Holbæk-Kalundborg.

Østdanmark udgør i dag ét samlet pendlingsområde, og borgerne i Region Sjælland er dem, der pendler længst i Danmark. Det betyder, at trafikbetjeningen her er særlig vigtig for mobiliteten.

Banetrafikken udgør et væsentligt bidrag til denne mobilitet

En af de væsentlige barrierer for at tiltrække kunder til den kollektive transport er, at skift på rejsen opleves som besværlige. Borgerundersøgelser viser, at dette er en vigtig faktor i valg af transportmiddel, og skiftene opfattes især som generende, hvor trafikbetjeningen er spredt og lavfrekvent. Derfor har det særlig betydning på Sjælland, hvor den regionale togtrafik typisk har hel- eller halvtimesdrift, og hvor rejserne er lange.

Studier af jernbanetrafikken i bl.a. Tyskland og Sverige viser, at jo flere direkte forbindelser der kan skabes til og fra de nærmeste større byer, især i myldretiderne, jo større markedsandel af pendlingstrafikken har den kollektive transport, også uden for byerne.

Politiske beslutninger

”Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027” fra 2013 beskriver en række cases for samdriftsmuligheder mellem de statslige jernbaner og de regionalt finansierede lokalbaner.

Også statens trafikplan for 2017-2032 omtaler behovet for at skabe så stor sammenhæng som muligt i jernbanetrafikken.

Én af mulighederne er realiseret i 2017, hvor Nordjyske Jernbaner overtog den regionale togbetjening mellem Skørping og Frederikshavn, hvilket giver direkte forbindelse fra Skørping og Aalborg til henholdsvis Hirtshals og Skagen.

I 2017 er der endvidere indgået en politisk aftale, der betyder at staten fra december 2020 overdrager trafikkøberansvaret for togbetjeningen mellem Køge og Roskilde til Region Sjælland.

I praksis betyder det, at driften på Østbanen fra Rødvig/Faxe Ladeplads til Køge bliver forlænget til Roskilde, så der skabes direkte forbindelser fra Stevns til det nye sygehus i Køge samt uddannelsessteder og arbejdspladser i Roskilde.

Det er vurderet, at denne samdrift vil generere en stigning i passagertallet på cirka 100.000-150.000 årligt, ikke mindst på grund af effekten af det nye sygehus ved Ølby station.

Trafikken planlægges varetaget med samme type materiel, som i dag betjener Østbanen.

Staten yder et årligt tilskud til Region Sjælland på 26 millioner kr. for at overtage trafikøberansvaret for strækningen.

2. Udviklingsmuligheder

Region Sjælland arbejder videre med at vurdere mulighederne for at kunne tilvejebringe den fornødne infrastrukturkapacitet (dobbeltspor) mellem Køge og Ølby, således, at frekvensen mellem Hårlev og Roskilde på sigt kan øges til kvartersdrift i dagtimer på hverdage.

Der gennemføres i disse år en række markante baneinvesteringer i Østdanmark: Ny bane mellem København og Ringsted, udbygning til dobbeltspor mellem Vordingborg og Rødby, elektrificering af statslige strækninger samt indførelse af et nyt digitalt signalsystem. Hertil kommer nye stationer i Køge Nord, Kalundborg, Vinge samt Favrholm, både for S-tog og Lokaltog. Omkring 2027 vil et nyt regionaltogssystem i Region Sjælland være fuldt implementeret, og dette giver muligheder for væsentlige forbedringer, bl.a. i form af kortere rejsetid.

Samtidig giver det mulighed for at styrke lokalbanernes sammenhæng med den regionale, nationale og internationale banetrafik.

2.1. Vision for samdrift i Region Hovedstaden

Muligheden for samdrift mellem Nærumbanen og den kommende letbane langs Ring 3 blev præsenteret i Visionsplan for Lokalbanen 2012-2025 (fra marts 2012). Det er fortsat aktuelt, og ambitionen er at udarbejde en analyse med forskellige scenarier i løbet af planperioden.

2.2. Vision for samdrift i Region Sjælland

I 2013 udarbejdede de 17 kommuner og Region Sjælland i samarbejde med Movia en vision for udvikling af banetrafikken i regionen. Visionen fokuserer på at skabe en attraktiv og sammenhængende banebetjening.

Det vil kunne spare borgerne for rejsetid og mindske trængslen på vejnettet mod Hovedstadsområdet.

Med forlængelsen af Østbanen til Roskilde vil en del af denne vision blive gennemført.

Da Nordvestbanen nu er dobbeltsporet mellem Roskilde og Holbæk, er der endvidere kapacitet til direkte tog fra Nykøbing Sjælland (Odsherredsbanen) via Holbæk og Tølløse til Slagelse (Tølløsebanen).

Movias hidtidige analyser viser, at Odsherredsbanen og Lollandsbanen har potentiale til at tiltrække og fastholde pendlere i den kollektive transport, hvis der etableres direkte tog til København fra henholdsvis Nykøbing Sjælland (Odsherredsbanen) og Nakskov (Lollandsbanen).

Analyserne fra 2013 viser, at direkte myldretidstog vil kunne give op til 80.000-100.000 nye passagerer om året på Odsherredsbanen og op til 40.000-60.000 om året på Lollandsbanen.

2.3. Infrastruktur, signalprogram og togmateriel

Implementeringen af et nyt signalsystem og elektrificeringen af en række banestrækninger vil i de kommende år påvirke mulighederne for samdrift. Se tabel 1.

Tabel 1 – Forventet udrulning af signalprogrammet og elektrificering af de statslige banestrækninger.

Strækning	Ibrugtagning af nyt signalsystem	Elektrificering
Roskilde – Køge – Næstved	2020	Køge Nord – Køge – Næstved medio 2021 Roskilde – Køge elektrificeres ikke
Ringsted – Næstved – Nykøbing Falster	Medio 2022	Ringsted – Næstved ultimo 2021 Næstved – Nykøbing Falster ultimo 2023
Roskilde – Holbæk – Kalundborg	Medio 2026	Roskilde – Holbæk ultimo 2022 Holbæk – Kalundborg ultimo 2027

Kilde: Banedanmarks anlægsplan juni 2018.

Samdriften skal endvidere tage hensyn til togenes kapacitet og maksimalhastigheder.

Således er Lokaltogs togtype Lint mest anvendelig til at betjene de statslige strækninger Køge-Roskilde og Holbæk-Tølløse. Direkte forbindelser til og fra København i myldretiderne vil formentlig være nødt til at anvende DSBs dieseltogsæt (IC3 eller IC4) i en overgangsperiode, både på grund af kapacitet og hastighed.

I forbindelse med Signalprogrammet vil både Lokaltog og DSB i de nærmeste år blive forsynet med ensartet digitalt udstyr ombord på togene, så de vil være i stand til at bruge de samme signalsystemer.

3. Scenarier

For at kunne arbejde videre med at udforme konkrete beslutningsgrundlag for samdrift i den sjællandske regionaltogetrafik har Movia identificeret tre scenarier:

Basisscenariet

Når den besluttede samdrift mellem Østbanen og Lille Syd (Køge-Roskilde) er etableret, vurderes effekterne heraf, således at der kan arbejdes videre med oplæg til yderligere samdrift i den kommende mobilitetsplan.

Mellemscenariet

Basisscenariet suppleres med myldretidstog mellem Nykøbing Sjælland og København samt eventuelt gennemgående tog mellem Nykøbing Sjælland og Slagelse via Holbæk-Tølløse.

Samdriftsscenarioet

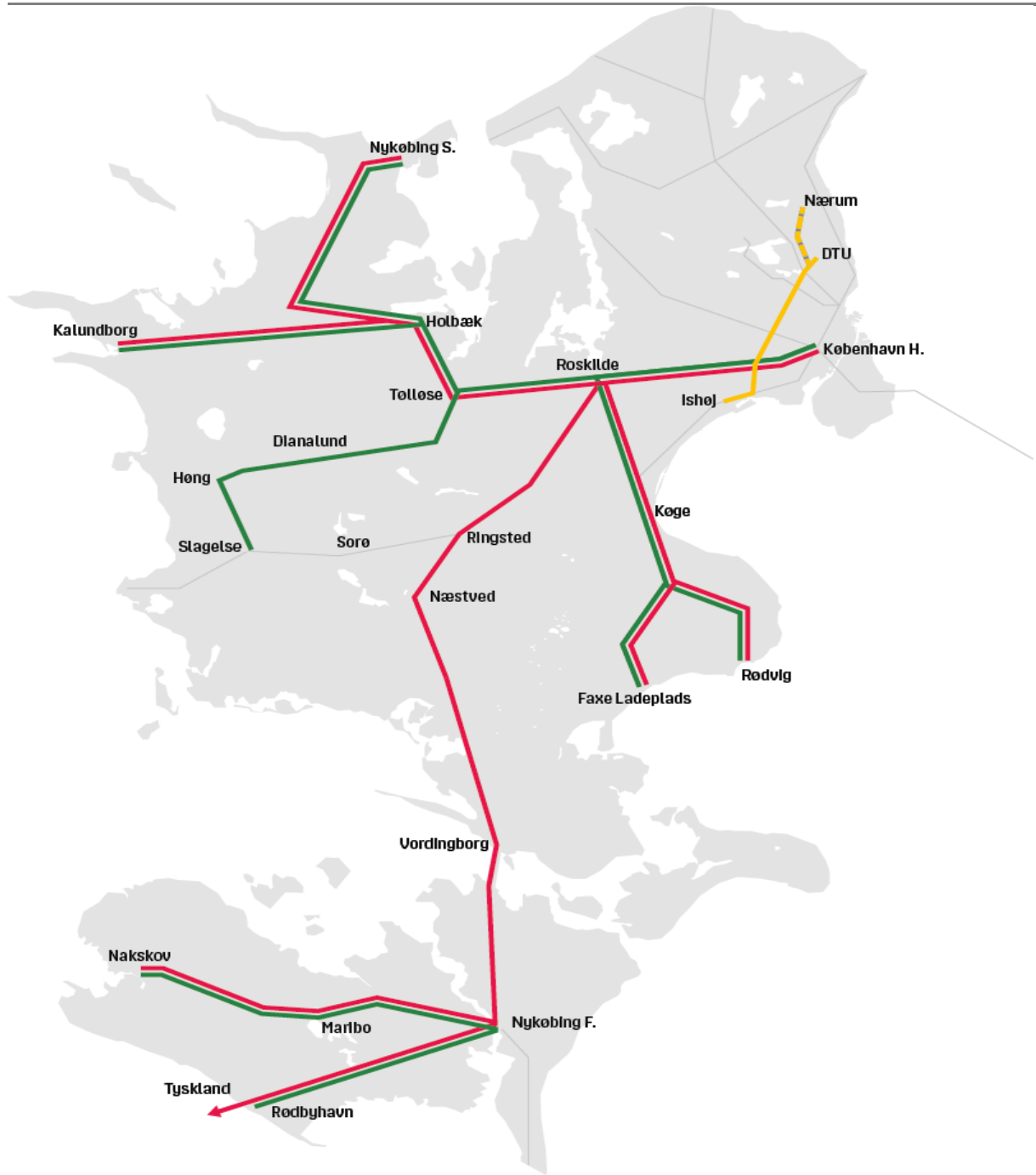
Mellemscenariet suppleres med en grundig udredning af det tekniske og økonomiske potentiale i maksimal samdrift til Nakskov og Nykøbing Sjælland. Udredningen omfatter muligheden for helt eller delvist at elektrificere Lollandsbanen og Odsherredsbanen samt skabe fuld materielmæssig integration, når Lokaltog A/S skal udskifte de nuværende IC2-tog og senere LINT-tog.

De tre scenarier er illustreret i kortet nedenfor, sammen med en mulig samdrift mellem Nærumbanen og Letbanen.

Movia anbefaler, at der i 2019 arbejdes videre med Mellemscenariet. Dette scenarie vil kunne realiseres forholdsvis hurtigt til gavn for borgernes mobilitet i Region Sjælland.

På længere sigt kan man overveje at sammenkoble trafikken fra Stevns til Roskilde med en fremtidig "Ring Syd-forbindelse" mellem Roskilde og Kastrup, som er foreslået i den kommende statslige trafikplan efter 2027. Dette vil dog kræve en nærmere analyse med hensyn til materieltype og -anskaffelse mv., og tiltaget bliver ikke aktuelt i den indeværende planperiode.

Figur 1 – Muligheder for samdrift på Sjælland.



Note: De grønne streger markerer, at Lokaltog er operatør, de røde streger markerer, at DSB er operatør. Gult angiver samdrift, der analyseres nærmere.

