



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København, d. 20. oktober 2020

Region Sjælland
Alleen 15
4180 Sorø

Høringsvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik vedrørende Region Sjællands udspil med skitse til udviklingsstrategi for Regionen 2020-2024: "Hvordan udvikler vi Region Sjælland bedst?"

Rådet for Bæredygtig Trafik er et landsdækkende tværpolitisk græsrodsforum, der bl.a. har engageret sig i arbejdet for at skabe bedre vilkår for de bæredygtige trafikanter (fodgængere, cyklister, bus- og togpassagerer mv.) og som arbejder for omstilling til grøn mobilitet i alle dele af samfundet og en markant styrkelse af den kollektive trafik.

Rådet for Bæredygtig Trafik er informeret om, at Region Sjælland har sendt udspillet til udviklingsstrategi for årene 2020-2024 i offentlig høring med en frist for indsendelse af høringssvar (kommentarer), der udløber den 21. oktober. Da Rådet i de seneste år har fulgt aktivt med i Region Sjællands udvikling og aktivt bidraget med forslag og debatkommentarer til specielt den kollektive trafiks situation, vil vi rigtig gerne fremkomme med nogle bemærkninger til udvalgte dele af Regionens udspil til udviklingsstrategi. Visionsoplægget fra Region Sjælland, der er inspireret af og relaterer til FNs Verdensmål, er opdelt tematisk og omfatter fire elementer: 1) Den attraktive region, 2) Den kompetente region, 3) Den sammenhængende region og 4) Den grønne & bæredygtige region. Det er primært de to sidstnævnte indholdselementer, der har vores interesse, og det er inden for disse, specielt tema 3, hvor vi har en græsrodsbaseret faglighed og ekspertise, vi vil kunne basere os på, og som vi vil kunne bringe i spil. Derfor vil vi i første række forholde os til de problemstillinger og udviklingsperspektiver, som tages op i temabeskrivelsen "Den sammenhængende region" (s. 16-19), der ikke mindst vedrører transport og mobilitet men desuden omtaler den digitale infrastruktur. Ud over den digitale infrastruktur og dens udbygning oplistes der to centrale indsatsområder: 1) Den trafikale infrastruktur skal udbygges og forbedres og 2) Den kollektive

transport skal være grøn og give høj mobilitet. Og det opsættes som strategisk mål, at den kollektive trafikbetjening skal tilstrække flere brugere, og at borgere og virksomheder skal have adgang til hurtigt internet.

Vi bifalder ambitionen om, at der skal flere passagerer i busser og tog, men en tilstræbt **passagerstigning** på 15% (Region Sjællands Udviklingsstrategi 2020 – 2024, s. 19, Strategisk mål: I 2025 skal 15 % flere passagerer ind i den regionale kollektive trafik) forekommer os noget beskedent og uambitiøst. I vores optik og i lyset af klimapolitikken og den voldsomt presserende grønne omstilling og i betragtning af fossilbilernes skadelige dominans skal vi meget højere op. I trafikplanlægningen skal man derfor bevidst indtænke begrebet *Modal Split* og aktivt arbejde med planer og tiltag, der får bilister ud af bilerne og motiverer dem til at lade sig transportere grønt og klimavenligt. Søgningen til tog og busser skal intensiveres markant, og de kollektive trafikformer i Regionen skal fremstå meget mere **attraktive**, og gøres meget mere **brugervenlige**, og det kræver massive investeringer i ikke mindst jernbaneinfrastruktur. Det kræver også højere **hastigheder** på skinnerne, og det fordrer frem for alt et gennemkoordineret, **fladedækkende og højfrekvent** kollektivt trafiksystem. Altså mange flere tog- og busafgange. En forudsætning her er, at man fra Regionens side er indstillet på at tænke utraditionelt og fx også lade sig **inspirere** af planer og løsningsmodeller i europæiske "foregangslande" inden for den kollektive transport. Enkeltstående jernbanestrækninger skal bindes sammen til et samlet system, og der skal arbejdes henimod, at der bliver **færre skift** for togbrugerne.

Vores bemærkninger er centreret om:

Transportinfrastrukturen og dens udbygning

Vi betragter det som særdeles vigtigt, at både bro og tunnel og den opgraderede jernbane på begge sider af Femern Bælt som led i etableringen af den faste forbindelse til Tyskland er med til at **booste togtrafikken**, både den regionale, landsdækkende og **internationale** togtrafik (inklusive nattogsforbindelser) og passagertrafikken på de lokale baner inden for Region Sjælland. Vi vil i øvrigt gerne bemærke, at anlægshorisonten for Femern Bælt-forbindelsen er langvarig, og at der fortsat er mange usikkerhedsmomenter og potentielle forstyrrelsesfaktorer knyttet til dette kolossale anlægsprojekt. Kort sagt, der kan gå rigtig mange år før anlægget kan tages i brug. Man skal heller ikke være blind for, at der fortsat fremføres substantiel kritik af Femern Bælt-forbindelsen, økonomien i anlægsprojektet og trafikprognoserne. Se fx kommentar i fagbladet *Ingeniøren* <https://ing.dk/artikel/kommentar-nye-femern-baelt-forbindelse-kolos-paa-lerfoedder-208872>. I perioden indtil ibrugtagningen og høstningen af de forudsete gevinster, de økonomiske, mobilitetsspecifikke og tidsmæssige, altså på den kortere bane, vil der derfor være et klart behov for at fokusere mere indgående på dels eksisterende togstrækninger og søtransportmuligheder (færgeforbindelser) og dels alternative skinneløsninger og jernbane-færges kombinationsløsninger.

Transportmuligheder er netop vigtige for denne Region, Region Sjælland, ifølge oplægget: "Regionens borgere er dem som pendler længst i Danmark, og en stærkere infrastruktur vil kunne reducere transporttiden og øge mobiliteten." Og derfor bør Regionen tage udfordringen op og vise vejen for de øvrige regioner med en indsats for at forbedre den kollektive transport.

Lokalbanerne

Det er indiskutabelt, at lokalbanerne er et uundværligt led i Regionens samlede kollektive trafiksystem. Derfor er det ubærligt, at der konstant, fra visse sider, har været sået mistillid om banerne og deres betydning. At man for at spare midler til en sporrenovering på Stevns har brugt millioner på at sætte kød på idéen om et fantasifoster, en Bus Rapid Transit-løsning, på Stevns som erstatning for lokalbanedrift, kan kun fremkalde hovedrysten. Forhåbentlig finder man pengene på Christiansborg efter et massivt folkeligt og politisk pres. Og med helhjertet opbakning fra Region Sjællands regionsråd.

Det er meget vigtigt, at man i denne udviklingsstrategiske kontekst gør meget ud af at klarlægge, konkretisere og detaljere, hvordan Regionens lokalbaner med deres transportkapacitet og deres markante klima- og miljøfordele kan indgå i byrumsplanlægning og planlægning af nye udviklingsområder (erhverv og boliger). Det er fx særdeles vigtigt, at man fra planlæggernes side helt konkret beskæftiger sig med cykelstationsnærhedsprincippet og nye boligers og virksomheders lokalisering i forhold til de standsningssteder på banerne. Man bør fx også have opmærksomheden henledt på **adgangsveje** til lokalbanernes standsningssteder, fx gang- og cykelstier; det er vigtigt, at bæredygtige trafikanter tilgodeses her. Det kan gøres ved at man implementerer princippet om cykelstationsnærhed, der er princip, som svarer til (gang)stationsnærhedsprincippet, hvor man regner med højst 9 minutters afstand til stationen. Med cykel giver det cirka 2500 m, hvor gang giver en afstand på 600 meter Dette giver en optimal stationsafstand på henholdsvis 5000 meter eller 1200 meter. Cykelstationsnærhedsprincippet kan kombineres med cykelmedtagning, eller fødebuslinjer mellem stationerne. Princippet om cirka 5 kilometers afstand mellem stationerne er allerede anvendt på inden S-banesystemet (linje E mellem Hellerup og Hillerød). Det er også tilnærmelsesvist brugt på Kystbanen og på fjernbanen med regionaltog mellem København H og Roskilde. Bruges cykelstationsnærhedsprincippet med 5 km mellem stationerne, kan man teoretisk opnå konkrete rejsetidsbesparelser. Vi forudsætter naturligvis, at Regionen har fået indført gratis cykelmedtagning i tog. Rådet for Bæredygtig Trafik er gerne behjælpeligt med at formidle henvisninger til relevant materiale i denne forbindelse (cykelstationsnærhedsprincippet fx).

I stedet for at nedlægge "urentable" lokalbaner, bør der tværtimod lægges planer for fremtidssikring og styrkelse af lokalbanedriften. Vi foreslår derfor:

- at der indføres **20 minutters drift** i dagtimerne på lokalbanerne, og evt. **halv times drift** aften/weekend, beroende på en konkret vurdering af behovet. I sommerhalvåret er der mange rejsende til de rekreative områder (fx Odsherredsbanen), og derfor bør der også være 20 minutters drift i weekender.
- at **strækningshastigheden** på banerne forøges til i første omfang 120 km/t, senere 160 km/t.
- eller 200 km/t som i Skåne og Gøteborg. Der skal allerede nu laves planer for **160 og 200 km/t**; det er formentligt ikke særligt dyrt, og man bør udbygge driften med hurtigtog, jf regionens visionsplan fra 2014, der springer mindre stationer over og kører til København. Dette kan etableres hurtigt, som fx Næstved-Køge, og Ringsted-Nykøbing Falster, inden for måske 2 år. Østbanens tog bør fremføres til København, når forbindelsen i Køge Nord er etableret i 2023, og tog på Næstved-Køge også fremføres til København. Nuværende bumletog bør bevares med mindst samme drift som i dag, og hurtigtogene bør være tilføjelser/supplerende forbindelser. Når det gælder togmateriel til hurtigtog m.m., kan man måske samarbejde med Skåne og Gøteborg, som også har tog i København i kraft af køreplansforbindelser.
- at **standsningsteder** som hovedregel bevares, dog med mulighed for at diskutere enkelte standsningsteders nedlæggelse på basis af indhentet dokumentation.
- Der bør tilstræbes mulighed for **gratis cykelmedtagning** overalt i lokalbanetog og i den regionale togdrift

Et alternativ til planerne om at lukke de nævnte standsningsteder, er dels højere fart, men også flere krydsningsspor eller (delvis) udbygning til dobbeltspor på de mest trafikerede strækninger, samt stop efter behov (trykknapsystemet).

Højere hastigheder har tillige den fordel, at det giver en **hurtigere omløbstid** for det enkelte togsæt, hvorved det kan bruges ofte. Det vil sige, at der kan **transporteres relativt flere rejsende**. Sammen med de kortere rejsetider bliver der basis for at sikre bedre korrespondance med andre trafikmidler. I dag køres der ofte efter så **stramme køreplaner**, at selv minimale forsinkelser bevirker, at det ikke er muligt at vente få minutter på korresponderende busser/tog. Havde lokalbanerne mere **smidige køreplaner**, ville sådanne forsinkelser være uden betydning. Og kombinationen af højere hastighed og muligheden for at nå helt frem (skift/cykelmedtagning) bør give toget en bedre mulighed for at friste bilister. Toget kræver stort set altid en ekstra forbindelse og må derfor køre hurtigere.

Odsherredsbanen

Vi bifalder et forslag om, at Odsherredsbanen forlænges fra Nykøbing S til Rørvig (ca. 6 km). Hermed skabes der ikke alene et alternativ til den intense biltrafik, der er mellem de to byer. Der

vil også ske en forbedring af den ikke særligt velfungerende **bustrafik**, og endelig opnås der skinneforbindelse til **Hundested-færgen**, der hermed vil blive koblet sammen med jernbanen i begge havne. Det foreslås desuden, at der anlægges det fornødne antal krydsningsstationer med henblik på at indføre halv times drift mellem Holbæk og Rørvig. Endelig foreslås det, at der indsættes direkte forbindelser Odsherred-København H.

Transporttiden Nykøbing Sjælland-Holbæk (51 km) er ca. 1 time, mens den er 30-40 minutter i bil. Samtidig er vejinfrastrukturen blevet forbedret ved ibrugtagningen af ny omfartsvej og motorvejsudbygning i retning mod Kalundborg. Bilpresset og incitamentet til bilkørsel er dermed blevet øget. Dette taler kraftigt for at **rejsetiden med tog skal nedbringes**, hvilket bl.a. kan ske ved etapevis at forøge strækningshastigheden op til 160 km/t., ved at etablere flere **krydsningsstationer**, indføre flere togafgange, og indsætte **direkte tog fra Odsherred til Roskilde og hovedstadsområdet**.

Med i billedet hører også den betydning, Odsherredsbanen har for ferie- og fritidstrafikken, hvor den forbinder et af landets største sommerhusområder med det øvrige Sjælland. Væsentlig i denne forbindelse er det, at korrespondancen tog-bus forbedres betydeligt.

Rejsetidsreduktionen vil gøre banen langt mere attraktiv for bilisterne, og den vil have en positiv effekt på vejtrafikkens CO₂-udslip. Ud over at give en hurtigere og direkte rejse, vil ventetider på krydsningsstationer blive markant formindsket.

Nytteværdien af investeringerne i infrastrukturen er betydelig for dem, der tager toget, bl.a. fordi det giver mere **pålidelige køreplaner**. Investeringerne tjener dermed hurtigt sig selv ind igen.

Odsherredsbanen forlænges som nævnt fra Nykøbing S til Rørvig (ca. 6 km). Hermed skabes der ikke alene et alternativ til den intense biltrafik, der er mellem de to byer. Der opnås også en forbedring af bustrafikken. Endelig opnås der skinneforbindelse til Hundested-færgen, der hermed er koblet sammen med jernbanen i begge havne.

Der anlægges det fornødne antal krydsningsstationer med henblik på at indføre halv times drift mellem Holbæk og Rørvig.

Vi støtter fra Rådets side disse forslag. Det skal dog bemærkes, at nyanlæg af jernbane er hundedyrt, og især til Hundested! og tager lang tid. Derfor bør man hellere, som første prioritet, satse på øget hastighed. Rådets anbefaling lyder derfor: lav planerne nu! Det, nyanlægget af bane, koster ifølge vores skøn ca. 500 mio. mere end gennemførelsen af samlede fartplaner 160-200 km/t. (hastighedsopgradering).

En principbemærkning vedrørende hastighedsopgraderinger af Regionens baner. Faktisk finder vi det meget usmart først at forberede strækninger til max-hastighed 120 km/t og efterfølgende

tilpasning af skinneinfrastrukturen med henblik på 160 km/t. Det koster ca. det samme at forberede til 160 km/t som til 120 km/t. Man kan sagtens opgradere til 160 eller 200 km/t inden 2025. Her kan vi blot henvise til Sydbanen Nykøbing F–Ringsted – 200 km/t – eller ”Lille Syd” Køge-Næstved – 160 km/t. Og når vi når så langt frem i tiden, når forbindelsen via Femern står færdig og tages i brug på et tidspunkt, så vil der givetvis, det må vi i hvert fald forvente, være udrustede strækninger og materiel, som vil give højere hastigheder og kortere rejsetider sydovert, via Femern Bælt.

Tølløsebanen (Tølløse-Høng-Slagelse)

Rejsetiden kan reduceres ved at forøge strækningshastigheden til 160 km/t Jævnfør bemærkningen ovenfor.

Pejlemærker for intensiveringen af togdriften på Tølløsebanen:

- Alle tog til/fra Høng-Slagelse kører i faste minuttal og gennemføres til Holbæk, enkelte til Nykøbing S, i hele driftstiden, inkl. weekend.
- Timedrift Slagelse-Tølløse-Holbæk, i myldretiden hver halve time.
- Halvtimesdrift Slagelse-Dianalund hele dagen.
- Rejsetidsreduktionen vil gøre banen langt mere attraktiv for bilisterne, og vil have en positiv effekt på vejtrafikens CO₂-udslip. Foruden en hurtigere og direkte rejse, vil ventetider på krydsningsstationer blive markant formindsket.

Lollandsbanen (Nykøbing Falster-Nakskov)

Strækningen bør udbygges etapevis til 160 km/t, og skal opgraderes signalteknologisk afstemt med udviklingen og indfasningen af ERMTS, således at der kan indsættes direkte tog til/fra Hovedstadsområdet. Det bør undersøges, om der er basis for at forlænge banen fra Nakskov til færgehavnen i Tårs, hvorfra der er forbindelse til Spodsbjerg på Langeland.

Den regionale togtrafik herunder reaktivering af enkelte jernbanestrækninger

I Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafiks kommentarer til Trafikplan for den statslige jernbane 2017 er der en række bemærkninger, der specifikt fokuserer på trafikplanen for Sjælland. Vi gengiver bemærkningerne nedenfor:

Betjeningen af de ”små” stationer Borup og Viby er i forslaget til Trafikplanen foreslået overtaget af **IC-tog en gang i timen suppleret med regionaltog i dagtimerne**. Det er på ingen måde hensigtsmæssigt at gøre IC togene endnu langsommere med flere stop. Der bør i stedet indsættes et egentligt **regionaltogssystem i ½ timesdrift**, det betjener de mindre stationer, således at

fjerntrafikken fortsat giver korte rejsetider ved udelukkende at betjene de større stationer. Der bør generelt være **½ timesdrift på alle togsystemer**. Altså også med det hurtige system til Kalundborg og såvel det langsomme som det hurtige system til Nykøbing Falster. Det vil også sikre korrespondancer med de lokale banestrækninger, hvor man allerede kører i ½ timesdrift. Trafikubuddet bør se således ud (**se linjediagram i appendiks til RBT-hørings svar, fil vedhæftes**):

Nordvestbanen

- Stoptog hver halve time København – Holbæk.
- Hurtige regionaltog hver halve time København – Kalundborg.

De hurtige regionaltog kan i myldretiderne evt. kobles sammen med tog fra Odsherredsbanen, der således får direkte tog til København. Hertil kan togene fra Tølløsebanen i myldretiderne videreføres til Holbæk og evt. Roskilde.

Vestbanen

- **Stoptog** hver halve time København – Odense via Roskilde.
- **Stoptog** hvert 20 minut Roskilde – Københavns Lufthavn via Ny Ellebjerg (Ring Syd). Der bør være en rimelig frekvens på denne rute, hvorfor ½ times drift ikke er tilstrækkeligt. Som for øvrige strækninger i det storkøbenhavnske område må 20 min. drift være minimum. I myldretiderne forlænges 2 tog til Slagelse og 1 tog til Holbæk for at sikre en tilstrækkelig frekvens for mellemstationerne her.

Sydbanen

- **Stoptog** hver halve time København – Nykøbing Falster via Roskilde.
- **Hurtige regionaltog** hver halve time København – Nykøbing Falster via Køge Nord.

I myldretiderne kan tog fra Lollandsbanen skiftevis kobles på et stoptog og et hurtigt regionaltog.

Region Sjælland kan selv stå for **nyanlæg af jernbaner** og **reakivering af nedlagte strækninger**, og der er faktisk, sådan som vi ser det, behov for at udbygge jernbaneinfrastrukturen i Region Sjælland. Der er både behov for nye jernbaneanlæg og for genåbning af nedlagte baner.

I Rådet for Bæredygtig Trafik mener vi således, at den tidligere bane mellem **Slagelse og Kalundborg** (Værsløv-Høng-Slagelse) bør genetableres. Banen anlægges som enkeltsporet regionalbane, elektrificeres, forsynes med ERMTS og med det fornødne antal krydsspor til både passager- og godstrafik. Baggrund og argumentation: Som følge af den erhvervsudvikling, der

finder sted i Kalundborg-området i disse år, er der behov for at genåbne strækningen **Værsløv-Høng-(Slagelse)**. Banen skal tjene til at revitalisere det **struktursvage** område i Vestsjælland, sikre bedre og hurtigere transport for studerende, der frekventerer uddannelsesinstitutioner i Kalundborg og Slagelse, men den skal også levere modvægt og udgøre et alternativ til planerne om at udbygge rute 22 til motortrafikvej. Og etablering af en kommende sjællandsk Tværmotorvej, Rønnede-Næstved-Kalundborg (primært alternativ til den nordlige etape af motorvejen).

Falster i "skyggen" af Femern-forbindelsen

Opmærksomheden bør også rettes mod **Falster**. Det er langt fra en given sag, at Gedser-Rostock overfarten vil blive nedlagt, når den faste forbindelse via Femern en dag står færdig. Og da der kan gå mange år, før anlægsarbejdet er endeligt afsluttet og Femern-forbindelsen er indviet, er Gedser-Rostock overfarten er realitet og en ikke uvæsentlig del af transportinfrastrukturen, som forbinder Danmark og Tyskland (og landene i Østeuropa og Baltikum plus Rusland). Med andre ord en central del af den Europavendte infrastruktur, som man må regne med og som derfor må indgå i kommunal, regional og statslig infrastrukturplanlægning. Færgeforbindelsen til **Rostock** kan dermed ses som et alternativ til **Rødby-Puttgarten** og Jyllandskorridoren. Desværre er det sådan, at den manglende jernbaneforbindelse mellem Nykøbing F. og Gedsers færgehavn betyder en klar favorisering af den klimaproblematiske motoriserede trafik. Det betyder, at der kører mange turistbusser og lastbiler på vejen til Gedser, som benytter færgerne til og fra Rostock. Derimod halter det med den kollektive trafikbetjening; den er simpelt hen for ringe. Idealet burde være passagerbefordring på skinner til og fra Gedser, således at passagerer til og fra København kan foretage uproblematisk togskitte på perronen i Nykøbing F. I dag varetages den kollektive trafikbetjening på strækket Nykøbing F. og Gedser/Rostock-færgerne af Movia-busser, men busdriften er for ringe, som situationen er i dag, der er for få afgang, afgang og ankomster er ikke tilstrækkeligt koordineret med færgeafgange og ankomster i Gedser, og omstigningsforholdene i Nykøbing F. og Gedser er ikke til helt tilfredsstillende.

Til at illustrere de byrder, der pålægges kollektive trafikanter, der skal krydse Femern Bælt og Østersøen, vil vi gerne citere et udsagn fra et rådsmedlem, der på egen krop har prøvet turen uden bil, i forbindelse med en Tysklandsrejse, og har måttet tage til takke med kombinationen togbus-færge: "Jeg kom lige hjem fra en tur til Hamburg i fredags og måtte som bekendt tage turen fra København til Rødby Færge med bus. Jeg glæder mig derfor til igen at køre med tog på strækningen. Det er ærgerligt, at man har udbygget vores vejsystem i ekstrem grad, mens man altså ofte må lide under den manglende udbygning af den kollektive trafik. Kørsel med tog fra **Nakskov – Nykøbing Falster** og videre til **Gedser** vil naturligvis være oplagt."

Regionsrådet bør virkelig gøre noget ved det her. Man må man forfølge sagen udadtil og gøre sin indflydelse gældende via påvirkning af MF'ere i Folketingets Transportudvalg, i borgmestermøde-

og samrådsregi og i regionssammenhænge og ved at tage sagen op med Movia (for busdriftens vedkommende).

Rådet for Bæredygtig Trafik anbefaler derfor en **genåbning af Gedserbanen** med samkørsel med Lollandsbanen. Det vil helt klart være en god idé og helt i tråd med satsningen på grøn omstilling i Guldborgsund Kommune. Og man kan i den forbindelse overveje at genåbne **Tingsted** station og oprette et par nye stationer nord og syd for Nykøbing F., hvis der er underlag herfor til regionaltogene.

Gedser by vil utvivlsomt profitere af en genindførelse af persontrafikken på Gedserbanen; det vil være et af midlerne til at modvirke stagnation i området. En revitalisering af banen med persontrafik vil efter vores opfattelse også medføre, at pendlere i større omfang vil vælge toget fremfor bilen eller bussen, ligesom tilflyttere vil finde Gedser mere attraktiv. Vi gør i denne forbindelse opmærksom på, at den moderniserede og elektrificerede jernbane fra København via Køge Nord og Ringsted ikke alene vil betyde togrejse mellem Nykøbing F og København på en time eller derunder, men også hurtigere samlet rejse for passagerer på f.eks. Lollandsbanen (og in casu Gedserbanen).

Vi vil her bifalde følgende bemærkninger til Gedserbanen ("Enhedslisten baneoplæg 2008. Forslag til udbygning af det danske jernbanenet"):

- "For en relativ beskednen investering vil det være muligt, at øge antallet af togrejsende:
- Flere daglige afgang der passer til skole- og arbejdstidsstart i Nykøbing F og i byerne nordpå.
- Der kan spares op til et par timer på rejsen **København-Berlin**, såfremt der blev indsat **direkte tog**, der passer til færgernes **afgangstider**.
- Re-etablere sporforbindelse til/fra færgerne i Rostock for passager- og godstog.
- Der mangler et **standsingssted** lige ved siden af én af landets største badestrande **Marienlyst**, hvor der på en god sommerdag er op mod 20.000 gæster.
- Indsættelse af **cykelto**g til sommerens mange tusinde feriecyklister til/fra Tyskland og Polen;
- Bedre markedsføring af Gedser-banen.
- Bedre korrespondance med andre tog og busser.
- Indsættelse af direkte tog **Nakskov/Rødby-Nykøbing-Gedser**. Lollandsbanen har tidligere tilbudt at overtage kørslen.
- Banen har masser af ledig kapacitet med henblik på **omladning af gods** fra vej til bane. Derved mindske den voldsomme vækst i den energi- og miljøbelastende **lastbiltrafik**, og man undgår at anlægge en **omfartsvej** ved Nykøbing F.
- Banen opgraderes fra 75 km/t til 120 km/t.
- Der anlægges ny station i Væggerløse."

Udviklingen af et sammenhængende kollektivt trafikssystem

Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at Regionen formulerer en detaljeret helhedsplan for den samlede kollektive trafikbetjening, hvori alle trafikformer indgår og detailbeskrives: "Der savnes således en egentlig sammenhængende plan, hvor såvel planerne for statens jernbanenet samt planerne for lokaltog metro og letbaner er beskrevet, og det er forklaret hvordan mobilitetsplanen tager højde for disse planer. Helst burde de være indarbejdet og integreret i mobilitetsplanen." I citatets tekst, som er taget fra et hørings svar, som også går på København og Hovedstadsområdet, nævnes metro og letbaner. Men disse to kollektive transportformer skal naturligvis ikke behandles i denne sammenhæng, hvor fokus er på Region Sjælland.

Vi foreslår, at der tages initiativ til at sammenstille et præcist og faktisk afsikret diskussionsgrundlag, når vi diskuterer forbedring og udbygning af den kollektive og klimavenlige trafik i Region Sjælland. "Den [altså Movias mobilitetsplan] burde således også tage højde for, og beskrive de planer som de to regioner [Region Hovedstaden og Region Sjælland] har, ikke mindst på jernbaneområdet, med beskrivelse af mulige samkøringer af de regionale baner [lokalbanerne] og statens baner som fremgår af disse planer." Forudsætningen for udviklingen af et sammenhængende, regionsdækkende kollektivt trafiksystem er naturligvis, at tog- og busdriften udgør en helhed, og at DSBs operatørvirksomhed (og eventuelle andre fremtidige operatørers aktiviteter på de statslige dele af det samlede skinnenet i Regionen) fremtræder nøje afstemt med lokalbanernes togdrift. Der er fortsat for mange dels urimelige og traditionsbestemte dels tekniske/teknologiske barrierer for en mere integreret og strækningsoverskridende togdrift på Region Sjællands og naboregionens område. Det er vel derfor i høj grad derfor, at vi fortsat ikke ser en praktisk implementering af de idealløsninger, som man har talt om i de seneste år bl.a. i Regionsrådet og på diverse seminarer.

Planerne og visionerne for **Tølløsebanen** (HTJ), **Odsherredsbanen** mv. og mulighederne for at kunne køre på DSB-strækninger videre og helt ind til København er imidlertid ikke af nyere dato. Faktisk var de fremme allerede i 2013. På et møde i Regionshuset i Sorø i januar 2013 blev visionerne blev fremlagt og drøftet. Men det var som om, at disse visioner trådte i baggrunden, da et **bestemt flertal**, med toneangivende kræfter i Dansk Folkeparti og Venstre ved roret, dominerede Regionsrådet fra 2013-2017, og dertil kom hele balladen om Tølløsebanen, som var nedlægningsstruet og først blev reddet i 2016. Efterfølgende indlæg og kommentarer på fx konferencen Trafikdage i Aalborg og på **IDA-konferencen om jernbaner på Sjælland** den 26. oktober 2017 i Roskilde, hvor sløret blev løftet for Region Sjællands planer og ønsker for jernbanetrafikken (Lars Bosendal), indeholdt ikke rigtig noget, der pegede mod det mere visionære og fremsynede omkring fx udvidelse af OHJ og HTJ's togdrift med sigte på indførelse af direkte togforbindelser mod Roskilde og København.

De brugervenlige togtilbud forudsætter i høj grad minimering af skift undervejs for togbrugerne og direkte forbindelser, der *overskrider* lokalbanestrækninger og DSB's dele af det sjællandske jernbanenet. Og så er højere toghastigheder et klart must. Og cykelmedtagning og udbyggede faciliteter for dem, der ønsker at kombinere tog og bus med cykeltransport må have høj prioritet. Rådet for Bæredygtig trafik skriver i 20. marts-høringsvaret: ”Det er fint at udbygge med Superskift med gode cykelparkeringsordninger, men mange har behov for at bruge en cykel i begge ender af rejsen, og ofte ankomme et sted og afrejse fra et andet sted, hvorfor det ikke dur at have en cykel parkeret kun det ene sted.”

Det er ikke fordi diskussionslysten har manglet.

Banebetjeningen er vigtig for Region Sjælland og Regionens borgere, og banebetjeningen skal ses i et **internationalt, nationalt, regionalt og lokalt** perspektiv. Fra det store Greater Copenhagen-perspektiv, hvor banebetjeningen over Femern og f.eks. nye **højhastighedsbaner** i Sverige til det mere lokale perspektiv, hvor betjeningen med henblik på uddannelsesinstitutioner er vigtig. Og, spørges der ligeledes om i programmet, hvordan går det med den fælles vision om en **sjællandsk timemodel** – maksimalt en times rejsetid (med tog) til Hovedstaden! (IDA-konferencen ”**Sjælland på sporet. Rammer, planer og muligheder for jernbanetrafikken på Sjælland**” den 26. oktober 2017 i Roskilde).

Det er et godt og særdeles aktuelt og presserende spørgsmål. Og det er virkelig vigtigt, at Regionsrådet og Regionens embedsværk ikke slipper denne vision af syne men tager slæbet med at holde sagen varm, presse på og rende MF'erne på Borgen, Trafikstyrelsen og transportministeren på dørene. I konferenceprogrammet, under punktet ”Planer for Lokaltog”, nævnes faktisk, ud over opgradering af selskabet Lokaltogs baner, indførelsen af et eventuelt **gennemkørende** tog fra Lokaltog (de strækninger, hvor selskabet Lokaltog har driften) til København. Og under ”Region Sjællands planer og ønsker for jernbanetrafikken” nævnes **knudepunkter, terminaler og pendlerparkering**.

Vi bør lade os inspirere af **Skåne**, hvor al lokal og regional jernbanetrafik hører hjemme i regionen og **ikke under staten**.” I Skåne har **regionen**, der også har **ansvaret for hele den regionale togtrafik**, politisk fastlagt at stræbe mod at opnå en **40 % markedsandel for den kollektive trafik**. Transportstrategien for Skåne blev vedtaget i 2017 og har efterfølgende været styrende for en mobilitetsstrategi og en togstrategi med fokus på indsættelse af dobbeltdækker-materiel.”

Den skånske model er særdeles relevant og burde helt klart tjene som forbillede og inspirationskilde for de to regioner, når man organiserer og tilrettelægger fremtidens togbetjening. Derfor bør modellen på den anden side af Sundet nærstudies af regionsrådene og deres embedsværk. Og en ekstra tilskyndelse hertil må vel være, at regionerne indgår i en

samarbejdsstruktur, et samarbejdsforum, der bærer betegnelsen "**Greater Copenhagen**" og som strækker sig over Øresund og dermed også omfatter skånske samarbejdspartnere!

I programoplægget (for Roskilde-konferencen, oktober 2017) indgår desuden følgende formulering: "Og naturligvis hører vi om hvad kunderne rent faktisk ønsker sig af jernbanetrafikken på Sjælland. Det hele sluttet af med en paneldebat, hvor indlægsholderne og politikere kommer med bud på hvordan togtrafikken på Sjælland bedst kan drives og organiseres, så man kan få flere til at tage toget i fremtiden."

Fremme af gods på jernbane

[Etablering af skinneadgang/godsspor til transport- og logistikcentre og **erhvervscentre** på forskellige lokaliteter i Region Sjælland med betydelig transporttyngde herunder anlæg af godsspor til enkeltstående industrivirksomheder mv.]. Regionen bør opmuntre kommunerne til fremadrettet også at tænke i **skinnebaseret godstransport**. Dvs. være obs på, om det kunne være realistisk at anlægge godsspor i **erhvervsområder/erhvervsparker** med virksomheder, som er åbne over for at modtage eller afsende ladninger på godsvogne (komponenter, produkter, halvfabrikata, færdigfremstillede varer etc.). Der er andre steder i landet nogle eksempler af nyere dato på virksomheder, som er blevet forbundet med jernbanenettet via særskilt anlagte eller nyrenoverede godsspor. Det kan anbefales at nærstudere disse eksempler, og Rådet for Bæredygtig Trafik er gerne behjælpeligt med at formidle henvisninger til relevant materiale i denne forbindelse. Det er lidt bekymrende, at kommunerne ved deres **ensidige fokus på vejadgangen** til erhvervsarealer og logistikcentre på denne måde byder bl.a. store, tunge (modul)lastvognstog velkommen. Det harmonerer ikke særlig godt med de generelle klima- og miljøpolitiske målsætninger herhjemme. Vi bliver stadig nødt til at minde om – og det skorter jo ikke på advarsler og alvorstunge scenarier – at vi globalt set er på katastrofekurs rent klimamæssigt. Vi kan ikke bare lade transportens udslip af drivhusgasser vokse og vokse. Mere asfalt og mere trafik på vejene vil øge CO₂-udledningen, som i forvejen bare galopperer derudad.

Det bør fremhæves, at EU gennem mange år gennem forskellige initiativer har søgt at tilskynde til overflytning af gods fra vej til jernbane. Det er således EU's ambition at flytte 30% af den nuværende transport fra lastbiler til jernbaner eller skibe før 2030 og 50% før 2050. De primære begrundelser herfor har været og er fortsat hensyn til miljøet og de voldsomt stigende trængselsproblemer på det primære vejnet overalt i Europa. Jernbanen har et potentiale, fordi den kan tage noget af godstrafikken væk fra lastbilerne. Det vil naturligt betyde lavere CO₂-udledning, mindre partikel- og støjforurening og mindre trængsel. Godt nok har der været en del signalforvirring på den hjemlige politiske arena, bestemt af den tidligere regerings farve og sammensætning med kontante og bastante udmeldinger om, at "det nu er vejenes tur", hvilket unægtelig signalerer en vis tonedøvhed over for transportsektoren som "klimasynder" og sværvægter, når det kommer til udledningen af drivhusgasser. Men andre partiers

transportpolitikere, NGO'er, transportforskere og internationale fagfolk har omvendt markeret, at godstransporten på jernbane skal opprioriteres. Idealet må derfor være at få udbygget terminaler og sidespor til moderne togdrift med muligheder for hurtig og nem omlæsning af trailere og containere. Nærmest som ved overførsel/omladning til en færge. Det er også vigtigt at fastholde sporforbindelserne til havnearealer. Flere trailere og containere ført over på jernbane vil kunne være medvirkende til at reducere behovet for udbygning af veje. Adskillige seminarer har adresseret muligheder, problemer og barrierer i forbindelse med bestræbelserne på at fremme overflytningen af gods fra vej til jernbane. Den intermodale dimension af godstransporten og kombinationen af jernbane-, skibs- og vejbaserede godstransportformer er også genstand for øget opmærksomhed. Men selvfølgelig kan man ikke lukke øjnene for, at der i de seneste år er blevet nedlagt sidespor, godsbaner og ekspeditionssteder flere steder i landet, ligesom Banedanmarks utilstrækkelige vedligeholdelse af godsspor rundt om i landet og en generelt fodslæbende holdning til etableringen af en tidssvarende og virksomhedsnær infrastruktur for transporten af jernbanegods er en klar udfordring. Men disse problemer bør ingenlunde afholde Region Sjælland og Regionens kommuner fra at tage en grøn og klimaaktuel førertrøje på og anlægge en offensiv og fremtidsorienteret strategi for bæredygtig og klimavenlig transport. I øvrigt findes der også positive nyheder på dette område. Der er flere steder i landet eksempler på anlæggelse af **godsspor til industrivirksomheder**. En af de positive nyheder her er fra Vojens, hvor der blev taget et fremsynet initiativ sigtende mod at **genåbne** godssporet helt ud til flyvestation Skrydstrup. Eksemplet fra Vojens bør danne skole andre steder, i andre kommuner, hvor der er virksomheder, der skal modtage eller have flyttet gods. Og altså også i Regions Sjællands kommuner. Se mere: <https://www.jv.dk/haderslev/Mere-tog-Hele-det-gamle-Skrydstrupspor-bliver-genaabnet/artikel/2698595>

Med venlig hilsen

Jacob Thommesen, Keld Simonsen og Leif Kajberg, medlemmer af Rådet for Bæredygtig Trafiks bestyrelse