

Indlæg på Aalborg Trafikdage 2025

Jernbanen DK 2040

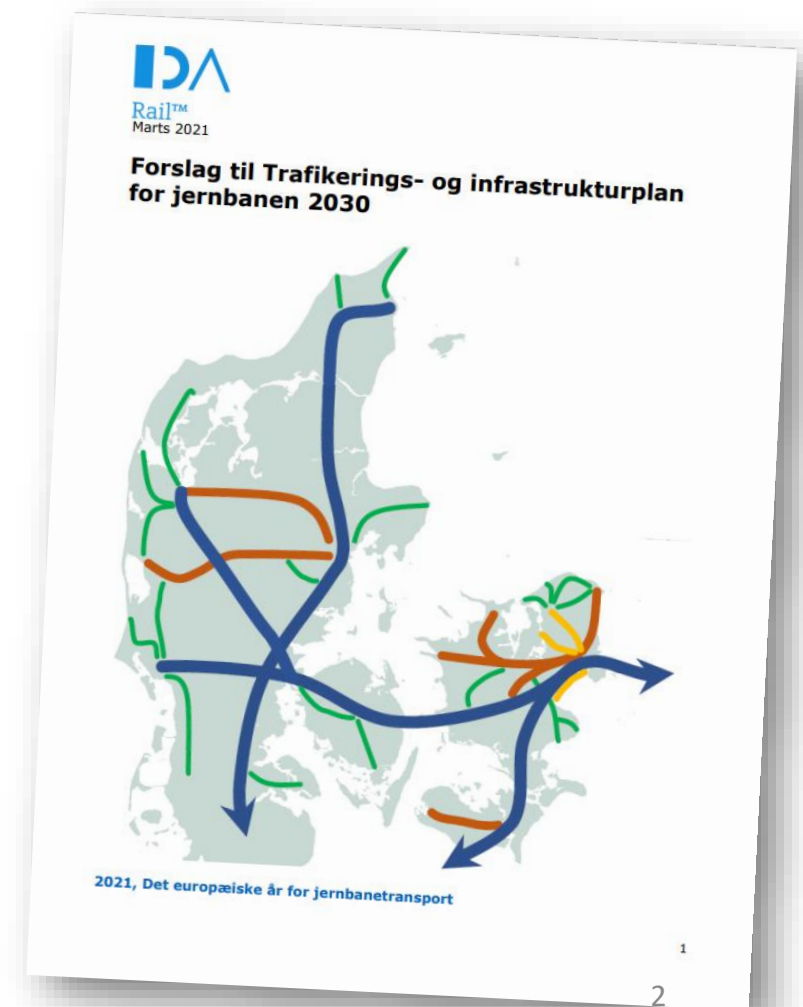
IDA Rails opdaterede forslag til
Trafik- og infrastrukturplan

Tommy O. Jensen og Niels Wellendorf /IDA Rail

Trafikeringsplanen fra 2021



- IDA Rail udgav i marts 2021 sit oplæg til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030 i anledning af det europæiske år for jernbanetransport
- Men også som input til politiske forhandlinger om en ny infrastrukturplan
- Juni samme år blev den politiske Aftale om Infrastrukturplan 2035 (IP2035) indgået – samlet investeringsmål over 160 mia.kr. for veje og jernbaner
- For vejene en masse nye projekter, for jernbanen en masse allerede vedtagne planer
- Ikke alt går som planlagt – planer udsættes, og fokus synes at være rettet på veje og biler
- Her fire år efter planen blev udgivet, fandt vi at der var behov for at opdatere IDA's vision.



Baggrunden er stadig aktuel



Bæredygtighed:	IP2035 lægger op til mange nye motorveje og udbygning af eksisterende – dette er ikke en bæredygtig løsning
CO2-udslip:	Udfordring med drivgasser er stadig aktuel, det er svært at overholde klimamål, hvis der ikke sker radikale forandringer.
Trængsel:	Væksten på vejtrafik fortsætter, der er ikke udsigt til forandringer med IP2035, snarere tværtimod
Mobilitet:	Kombination af flere forskellige transportformer er under pres, der er siden 2021 forsvundet mange buslinjer, som traditionelt er fødekæder til jernbanetrafikken.
Bilejer andelen	Ifølge Danmarks Statistik har 38% af familierne i Danmark ikke bil; i Region Hovedstaden er det 52%. Andelen er svagt faldende.



DEL SIDENS INDHOLD



• 10. jun kl. 07:59

Kollektiv trafik deler Danmark i to, viser kortlægning

En ny kortlægning fra regeringens ekspertudvalg om fremtidens kollektive trafik viser, at danskere, der bor øst for Storebælt, kører mere end tre gange så meget med bus og tog som danskere vest for broen. Det skriver [Jyllands-Posten](#). Hver indbygger i Østdanmark foretog i 2022 mere end 150 rejser med bus eller tog, mens danskere i den vestlige del af landet kun foretog 45 rejser med kollektiv trafik.

Af TV 2

[Del artiklen](#)



[marks Statistik](#) [Spørg om statistik](#) [Presse](#)

[Find statistik](#)

[Data til kunder](#)

[For indberettere](#)

[Om Danmarks Statistik](#)

2023 > Hver femte familie har mere end én bil

Hver femte familie har mere end én bil

Siden 2011 er andelen af familier med to eller flere biler steget fra 13 pct. til 18 pct. Familier med flere biler har typisk større biler, og de bor uden for de store byer.

31. januar 2023 kl. 8:00

Der kommer flere biler på de danske veje, og flere af dem tilhører ejere på samme adresse. Andelen af familier, der ejer mere end én bil, er steget fra 13 pct. i 2011 til 18 pct. i 2021. Det viser en ny [analyse fra Danmarks Statistik om befolkningens biler](#).

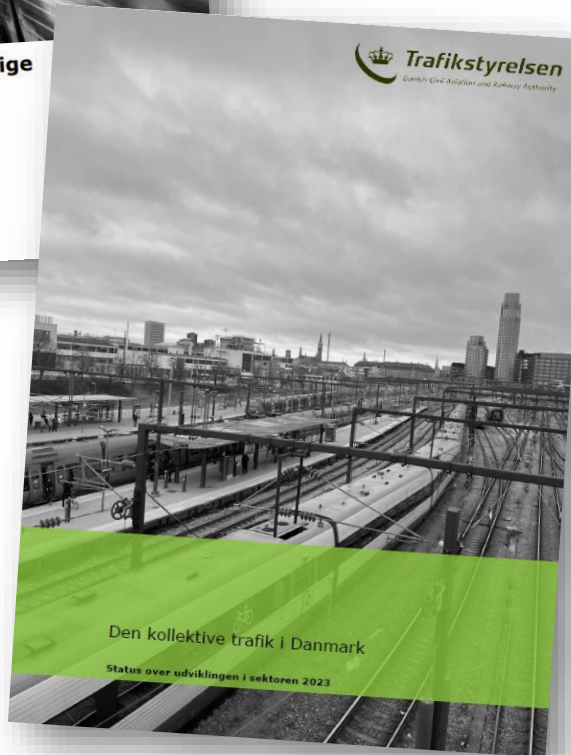
"På ti år er den danske bilpark vokset med en halv million biler, og det skyldes især, at flere familier end tidligere ejer mere end én bil. I 2021 havde næsten hver femte familie i Danmark to eller flere biler," siger Søren Dalbro, specialkonsulent i Danmarks Statistik.

Andelen af familier med mere end én bil er steget i alle kommunetyper, men det er hovedsageligt i oplands- og landkommuner, der er mere end én bil parkeret i garagen. Andelen af familier med flere biler er lavest i hovedstadskommunerne, hvor stigningen siden 2011 også er mindst.

Antal rejser (mio.)	2015	2022	2027	2032	Vækst ift. 2015		
					2022	2027	2032
Øst for Storebælt	40,9	42,8	49,3	50,6	5%	21%	24%
Vest for Storebælt	23,5	22,7	24,2	24,5	-3%	3%	4%
Øst-vest*	8,3	9,8	11,8	11,9	18%	42%	43%
S-tog	114,1	107,0	110,2	111,5	-6%	-3%	-2%
Over Øresund	11,9	14,0	16,8	17,1	17%	41%	43%
Øvrig international	1,1	1,2	0,8	1,5	11%	-29%	35%
I alt	191,4	188,3	203,7	207,2	-2%	6%	8%

Er vækst på jernbanen blevet et fyord?

Trafikplan for den statslige
jernbane 2017-2032



Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2023

Figur 2.1 Transportarbejde i mio. personkm på transportmidler, 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Fjern- og regionaltog	4.870	3.047	3.307	4.641	4.762	3%
S-tog	1.304	893	874	1.182	1.269	7%
Letbane	51	35	39	71	87	23%
Metro	400	288	331	482	539	12%
Privatbaner	261	185	216	276	271	-2%
Offentlig bus	2.247	1.562	1.451	1.799	1.795	0%
Kollektiv trafik i alt	9.133	6.010	6.218	8.451	8.723	3%
Bil, varebiler og MC	69.740	64.531	67.018	68.032	69.544	2%
Cykel	2.756	2.800	2.754	2.989	2.828	-5%
Færge og fly	664	413	511	596	590	-1%
Total	82.293	73.754	76.501	80.068	81.685	2%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

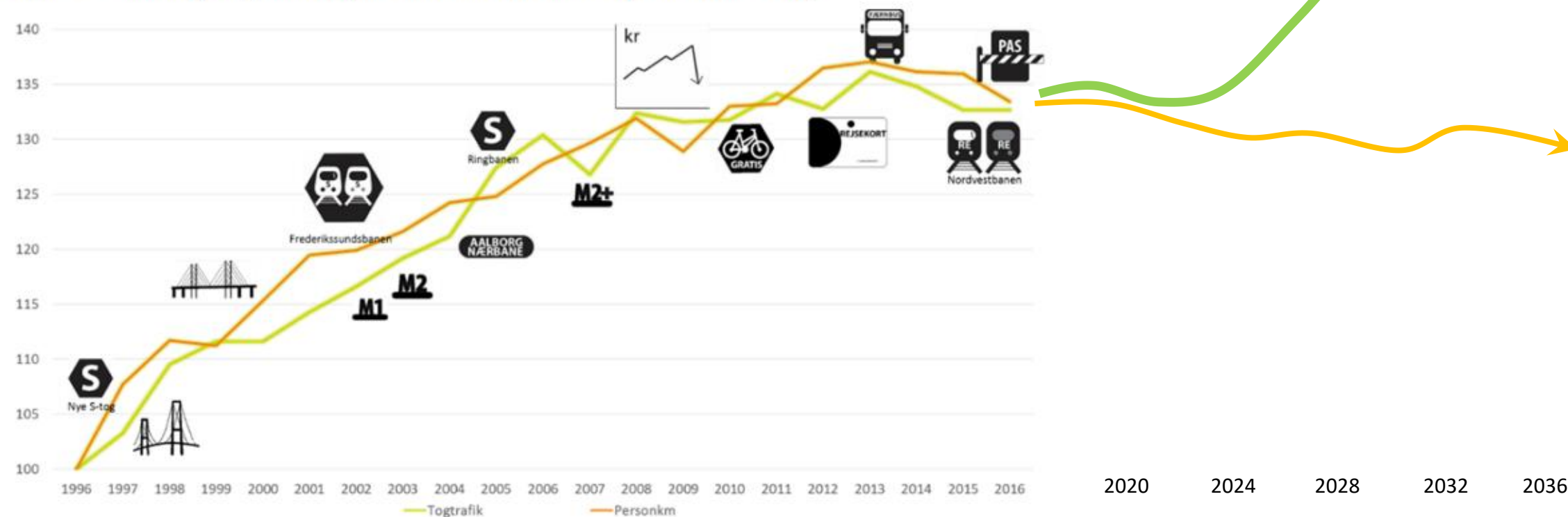
Note: Odense Letbane åbnede i maj 2022.

Kilde: Vejdirektoratet, Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen (bus)

IDA ser gerne denne udvikling ændret...



Figur 2. Udvikling i togtrafik og personkm fra 1996 til 2016 (indeks 1996=100)



... og har derfor analyseret to virkemidler til at vende udviklingen



Trafikeringsplan fra 2021 er opdateret til version 2.0, hvor og nødvendige tilpasninger i jernbanens infrastruktur er beskrevet.

Desuden foreslås – med udgangspunkt i IDA's køreplansudspil 2030 - konkrete basiskøreplaner for de enkelte strækninger og et bud på hvordan landsdelene bedre bindes sammen med jernbanen.

Endelig foreslås etablering af en mobilitetsstyrelse, der kan sikre bedre planlægning og organisering af den transportsektoren.

Tilsammen skal det påvirke transportvanerne i en mere bæredygtig retning.

Hvordan kan udviklingen vendes?

- ❖ Jernbanen skal være den grønne puls inde i, til og fra, og mellem de større byer.
- ❖ Hurtigere tog, flere afgang og en udbygget infrastruktur skal sikre en omstilling fra bil til kollektiv trafik.
- ❖ Brug for store investeringer i infrastrukturen og ikke mindst i anskaffelse af væsentligt flere tog, hvis der skal være plads til en større andel af trafikken.
- ❖ Den kollektive trafiks køreplaner skal samtænkes og baseres på en samlet knudepunktskøreplan, hvor tog og busser mødes omkring bestemte tidspunkter, f.eks. hver eller hver halve time, hvor man let kan skifte mellem de kollektive tilbud.
- ❖ Udover de 5 store knudepunkter, København H, Odense, Fredericia, Aarhus H og Aalborg H, hvor fjern- og regionaltog mødes, skal en række større byer fungere som regionale knudepunkter, hvor regionale linjer mødes og udveksler passagerer.

Gør det nemmere at være passagerer

- ✓ Togtrafikken sikres gode overgangsmuligheder til busser og letbaner, der betjener bolig- og erhvervsområder, der ligger i stor afstand til stationerne
- ✓ Der være en høj frekvens i hele driftstiden, ligesom hurtige tog, der alene betjener de større byer er vigtige over de lidt længere afstande.
- ✓ Erfaringer fra frekvensforbedringer og indsættelse af hurtige tog på lokalbanerne på Sjælland viser passagerfremgange på mellem 25 og 40 %.

510R Holbæk - Nykøbing Sj

Zone	Mandag - Fredag	04:42 - 08:11		09:17 - 17:48		18:48 - 19:48		22:35 - 23:35		
110	● Holbæk	42	11	08:42	17	48	18:17	48	20:48 21:48	35
	○ Stenhus	43	12	08:43	18	49	18:18	49	20:49 21:49	36
113	○ Ny Hagested	48		08:48		54		54	20:54 21:52	39
	○ Gisløse	53	20	08:53	26	59	18:26	59	20:59 21:57	44
171	○ Svinninge	58	25	08:58	31	04	18:31	04	21:04 22:02	49
	○ Hørve	02	29	09:02	35	08	18:35	08	21:08 22:06	53
165	○ Fårevejle	07	33	09:07	39	13	18:39	13	21:13 22:11	01
	● Asnæs	12	38	09:12	44	18	18:44	18	21:18 22:18	06
	○ Grevinge		41		47		18:47	21	21:21 22:21	09
162	○ Vig	20	47	09:20	53	26	18:53	26	21:26 22:26	14
	○ Nr. Asminderup	24	52	09:30	58	30	18:58	30	21:30 22:30	19
	○ Sommerland Sj	26*	54*	09:32*	00*	32*	19:00*	32*	21:32* 22:32*	21*
	○ Højby	28	56	09:34	02	34	19:02	34	21:39 22:37	23
160	○ Nyløse	31	59	09:37	05	37	19:05	37	21:42 22:40	26
	● Nykøbing Sj	36	04	09:42	10	42	19:10	42	21:47 22:45	30





Gør det nemmere at være passagerer



- ✓ Væsentligt at udviklingen af jernbanen sker på kundernes præmisser og ikke alene for at opfylde en trafikkontrakt.
- ✓ Der må sættes konkrete mål for udvikling af jernbanens markedandel og gennem politiske initiativer sikre at målene nås.

6. Kunderegister

6.1. Formål med kunderegisteret

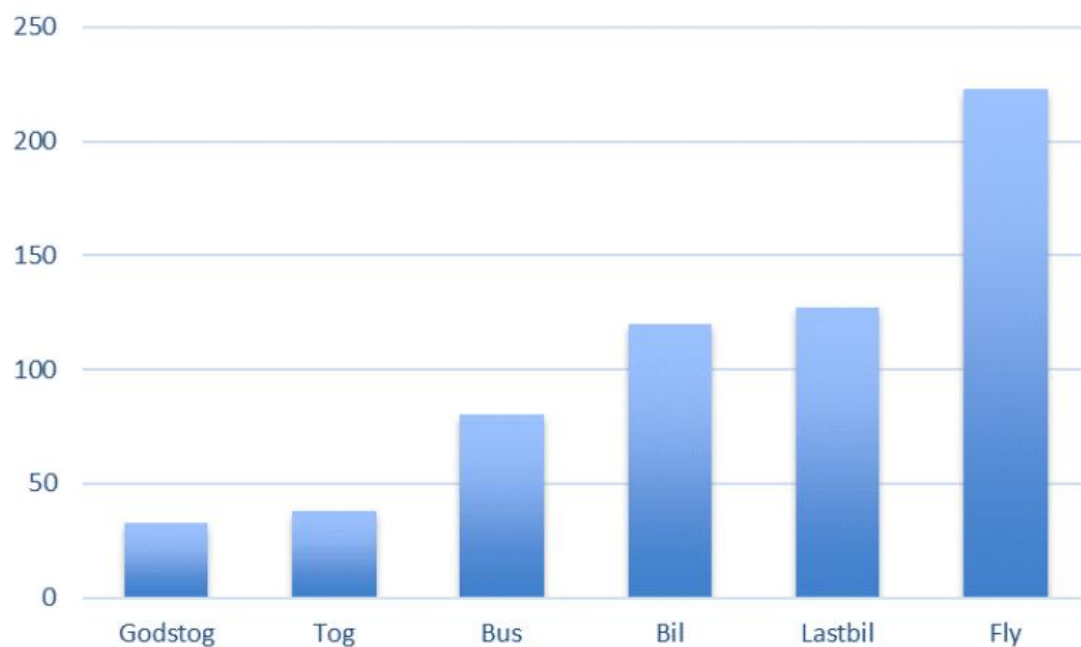
Skylder en kortindehaver Rejsekort & Rejseplan A/S eller en trafikvirksomhed mere end 500 kr., eller foreligger der særlige omstændigheder, såsom begrundet mistanke om misbrug, kan kortindehaveren blive opført i Rejsekort kunderegister. Kortindehaveren vil herefter hverken kunne købe et Rejsekort Personligt, et Rejsekort Flex eller et Pendlerkort i op til 2 år.

for Pendlerkort
på Rejsekort
bestilt fra og med 15.
december 2024

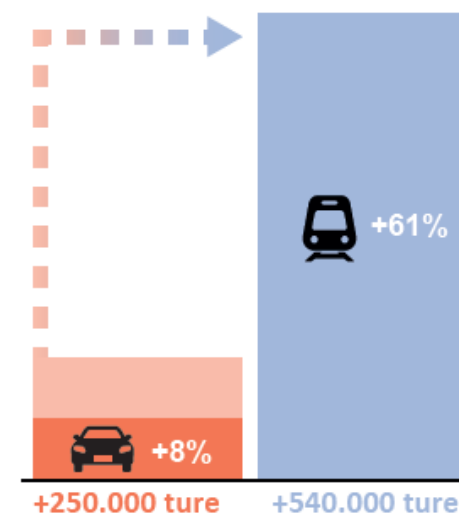
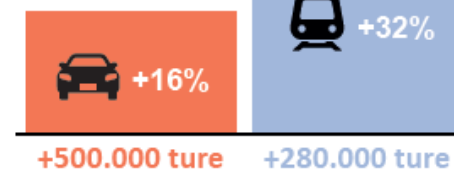
Version 3.3

Fokus på energibesparelse og CO₂-reduktion

CO₂



gCO₂/tonkm (gods) og gCO₂/pkm (person)





Rail™

Der er et stort potentiale i at flytte gods fra vej til jernbane, også på kortere afstande i DK

Styrkelse af infrastrukturen



Øget fokus på de hindringer og udfordringer, der får kunderne til at forlade jernbanen og vælge bilen til.

Reducere påvirkningerne fra sporarbejder, så der også kan køres tog, mens banen vedligeholdes og udbygges.

Fjern flaskehalse og begrænsninger i infrastrukturen, f.eks. med fly-overs og nye krydsningsspor.

Udbygning af kapaciteten for gods på banen med nye læssepladser og sporanlæg.

Facilitere sammenhæng mellem vej og bane samt mellem skib og bane.



Fuld fart på elektrificeringen

Et vigtigt led i at mindske CO2 belastningen fra den kollektive transport er en elektrificering af jernbanen.

Elektrificering af de planlagte strækninger bør fremskyndes til færdiggørelse før 2030, også for de strækninger, hvor der er indgået kontrakt, men som endnu ikke er igangsat:

- Aalborg – Frederikshavn,
- Vejle – Struer,
- Option på Hjørring - Hirtshals af hensyn til godstogstrafikken.

Og så en "Elektrificeringspakke 2" for de øvrige strækninger, der samtrafikeres med elektrificerede strækninger:

- Skagensbanen
- Odsherredsbanen
- Lollandsbanen
- Roskilde – Køge
- Svendborgbanen
- Og på sigt Østbanen og de Nordsjællandske lokalbaner



Styrkelse af infrastrukturen



Optimering af krydsningsspor (vigespor)



X-spor ulige fordelt > lav kapacitet og fleksibilitet



Flere X-spor > øget kapacitet og større fleksibilitet



Køreplans tilpasset X-spor/partielle dobbeltspor > øget kapacitet og robusthed



Visionære takster og "stive" køreplaner

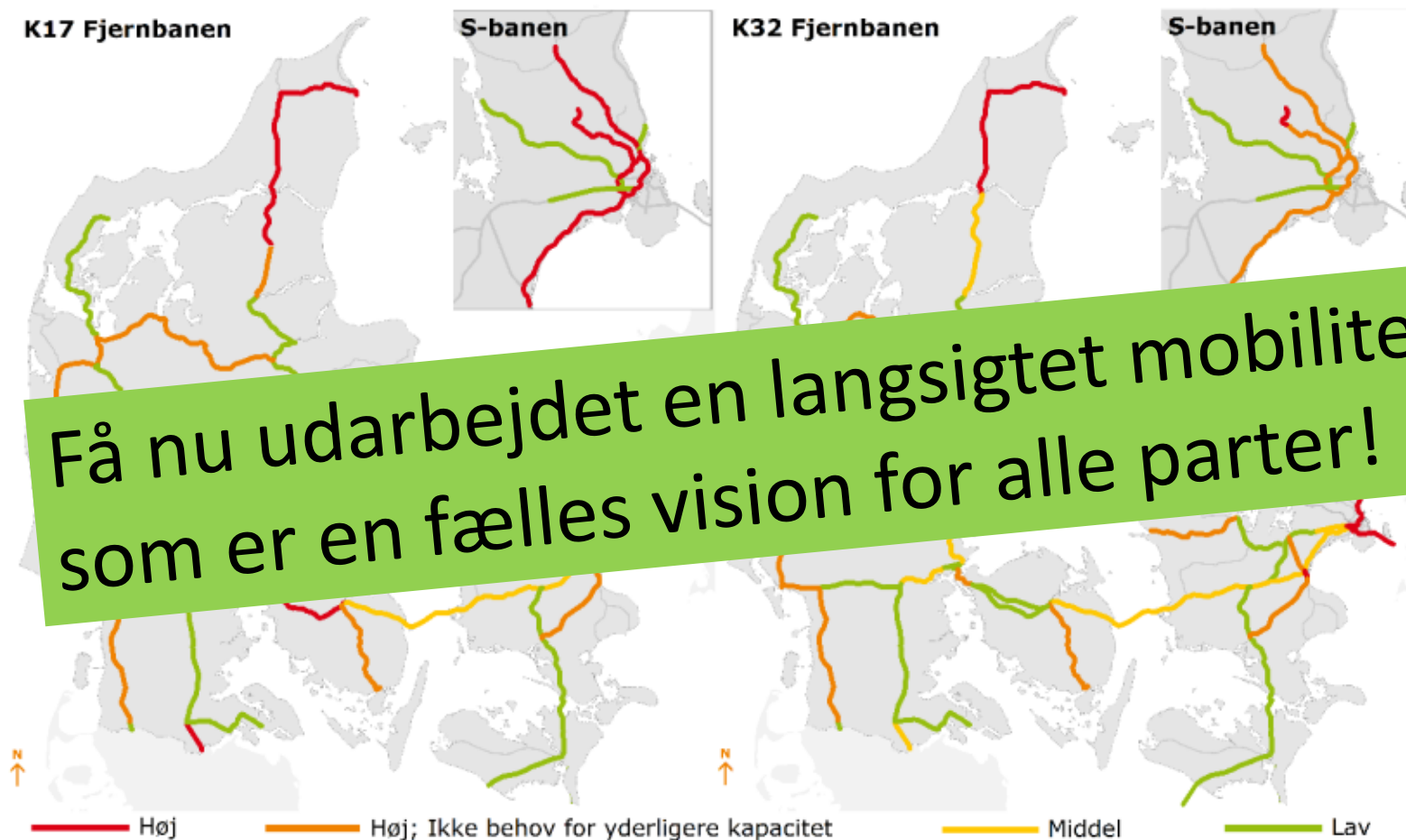
Ny organisering og planlægning af den kollektive trafik



- ☐ Oprettelse af en Mobilitetsstyrelse for at få et bredere fokus og hvor det er muligt at involvere og samle brugernes krav til mobilitetsudbuddet ét sted og på tværs af transportmidler.
- ☐ Overflytning af opgaver omkring overordnet trafikplanlægning, analyser, udbud og trafikkontrakter fra Transportministeriet, Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet til Mobilitetsstyrelsen
- ☐ En af Mobilitetsstyrelsens opgaver vil være at kigge på de beslutningsværktøjer, der anvendes for at prioritere investeringer, så beslutningsgrundlaget tilpasses, så bæredygtige tiltag vægtes højere.
- ☐ Mobilitetsselskabet skal også kunne igangsætte analyser og forskning for mobilitet.
- ☐ Mobilitetsstyrelsen skal sammen med trafikselskaberne, der omdannes til mobilitetsselskaber, i fællesskab varetage den statslige og regionale kollektive trafik - herunder udarbejdelse af såvel en statslig "Mobilitetsplan" som trafikeringsplaner og de afledte infrastrukturplaner.

Dengang Trafikstyrelsen lavede planer....

Figur 69. Kapacitetsudnyttelse 2017 og 2032



Få nu udarbejdet en langsigtet mobilitetsplan, som er en fælles vision for alle parter!



Spørgsmål?



Extra slides

Jernbane infrastrukturen i Danmark

Overordnet pr. 1. december 2024:

Banedanmark strækningsnet 2.007 km, heraf:

- 1.025 km med nyt digitalt signalsystem (ERTMS)
- 1.001 km dobbeltspor
- 536 km elektrificeret (25 kV AC)
- 171 km S-bane (1,5 kV DC)

Private jernbaner omfatter 484 km (enkeltspor)

Metro og letbaner 167 km

Veteranbaner 80 km

