

PRESSEFAKTAARK REGIONALE HASTIGHEDSOPGRADERINGER

Dato
J. nr.

For at give et samlet løft til togtrafikken i hele landet og forstærke den lokale gevinst ved Timemodellen, hastighedsopgraderes en række regionale baner:

- Aalborg – Frederikshavn
- Struer – Thisted
- Langå – Struer
- Vejle – Struer
- Esbjerg – Struer
- Skanderborg – Skjern
- Bramming – Tønder
- Holbæk-Kalundborg
- Køge Nord – Næstved
- Østerport - Helsingør
- Tinglev – Sønderborg

Hastighedsopgraderingerne vil medføre kortere rejsetider for de rejsende på regionalstrækningerne i Jylland og på Sjælland.



Aalborg-Frederikshavn

Side 2/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Den maksimale hastighed på strækningen er i dag 120 km/t og den er undersøgt for en opgradering til 160 km/t. Med den netop afsluttede sporfornyelse på strækningen er langt den overvejende del af sporene allerede opgraderet til 160 km/t.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 160 km/t vurderes til 84 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

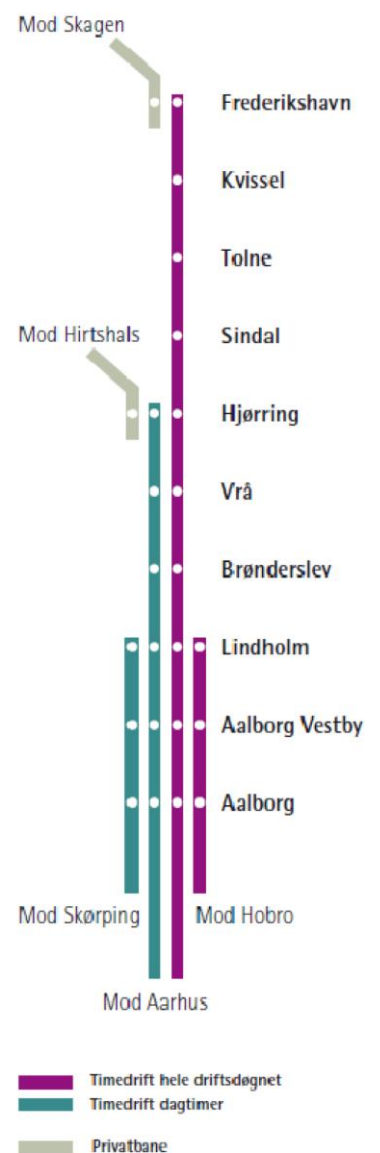
Rejsetidsgevinsten for rejsen fra Aalborg til Frederikshavn er på op til i alt ca. 16 minutter.

Rejsen vil herefter kunne gennemføres på 53 minutter. Hastighedsopgraderingen vurderes på hele strækningen at generere en årlig trafik svarende til 53.800 rejser.

Med de 16 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Aalborg og Frederikshavn, hver dag spare over en halv times rejsetid. På en uge vil man kunne spare 2 timer og 40 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

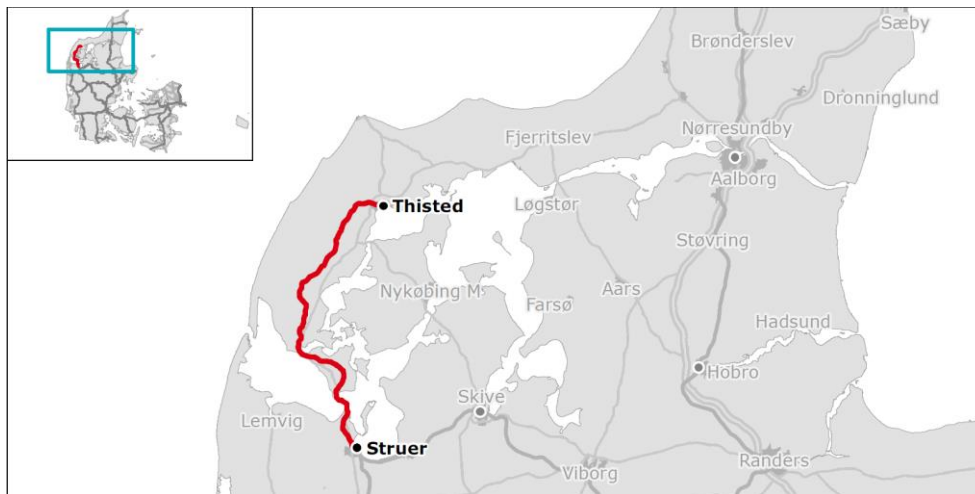
Strækningens trafik





Struer - Thisted

Side 3/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Strækningens-hastigheden er 75 km/t i dag.

Strækningshastigheden opgraderes til 110 km/t. Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 110 km/t vurderes til i alt 95 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Hastighedsopgraderingen forventes på hele strækningen Struer-Thisted at generere en mertrafik svarende til 5.700 rejser årligt.

Tidsgevinsten for den ændrede drift er op til 23 minutter med den forudsætning, at der ikke standses på 6 af de passagermæssigt mindst befærdede stationer. Rejsen vil herefter kunne gennemføres på 55 min. Der fastlægges ikke køreplaner med nærværende aftale.

Med de 23 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Struer og Thisted hver dag spare 46 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare hele 3 timer og 50 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

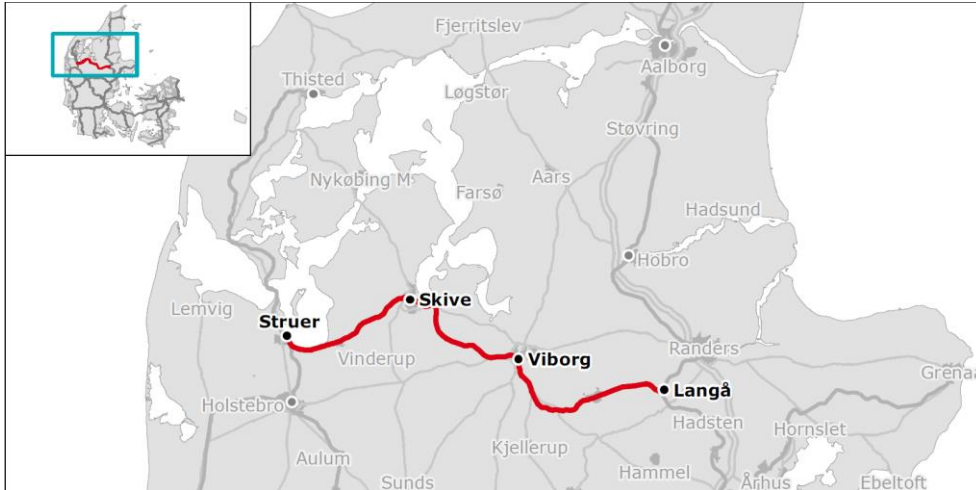
Strækningens trafik





Langå-Struer

Side 4/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Den maksimale strækningshastighed i dag er 120 km/t.

Strækningshastigheden øges til 160 km/t. Der krydses i Viborg, som er det vigtigste trafikale knudepunkt på strækningen. Med 160 km/t på hele strækningen undgås en krydsning med ventetid for det ene tog mellem Vinderup og Struer.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 160 km/t vurderes til i alt 120 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Tidsgevinsten mellem Langå og Struer vil være på op til i alt 14 min. uden tidsgevinster fra netop afsluttede anlægsarbejder.

Rejsen vil kunne gennemføres på 63 min. Hastighedsopgraderingen ventes på hele strækningen at generere en trafik svarende til 19.900 rejser.

Med de 14 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Langå og Struer hver dag spare 28 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare 2 timer og 20 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik



- Timedrift hele driftsdøgnet
- Timedrift dagtimer
- Timedrift dag, hver anden time aften
- Anden fjernbane
- Anden regionalbane



Vejle - Struer



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Den maksimale hastighed er i dag 120 km/t (dog med lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t).

Hastigheden mellem Give - Herning og Herning - Aulum øges til 160 km/t. Den lave hastighed umiddelbart nord for Vejle bibeholdes. Hastigheden mellem Jelling og Give øges til 120 km/t. Den resterende strækning til Struer forbliver på 120 km/t. Ny standsning i Gødstrup etableres i forbindelse med det nye regionshospital. Der krydses ved de trafikale knudepunkter i Brande, Herning og Holstebro. Ny krydsningsstation mellem Gadbjerg og Give etableres og krydsningsstationen i Aulum forlænges.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 120/160 km/t vurderes til ca. 302 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Tidsgevinsten ved en opgradering ligger på op til i alt ca. 24 min. for en rejse fra Vejle til Struer. Hastighedsopgraderingen mellem Vejle og Struer vil generere en trafik svarende til 18.700 rejser. Med opgraderingen kan hele rejsen således foretages på 85 min.

Med de 24 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Vejle og Struer hver dag spare 48 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare hele 4 timer i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik



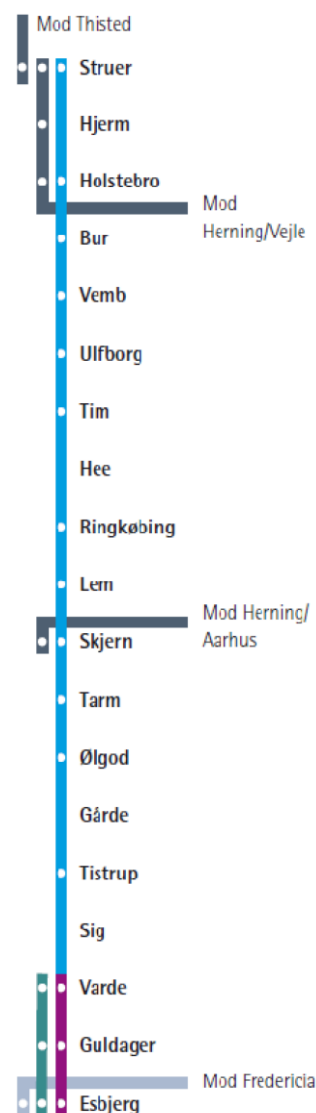
- Timedrift hele driftsdøgn
- Myldretidsdrift
- Anden regionalbane



Esbjerg - Struer



Strækningens trafik



- Timedrift hele driftsdøgn
- Timedrift dagtimer
- Timedrift dag, hver anden time aften
- Anden fjernbane
- Anden regionalbane

Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Den maksimale hastighed i dag er på strækningen mellem Esbjerg og Varde 120 km/t, mellem Varde og Holstebro 100 km/t og igen 120 km/t mellem Holstebro og Struer.

Driften vil fremover være baseret på en opgradering af afsnittet mellem Esbjerg og Holstebro til 140 km/t. Den fremtidige drift giver krydsninger i Varde og Skjern, som er de vigtigste knudepunkter på strækningen.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 140 km/t vurderes til ca. 111 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Køretidsbesparelsen for en rejse mellem Esbjerg og Struer er på op til ca. 35 minutter. Med opgraderingen kan hele rejsen gennemføres på 105 minutter. Den store gevinst i køretid skyldes bl.a., at en krydsningsproblematik mellem Skjern og Holstebro i dagens køreplan ophører på grund af opgraderingen.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen mellem Esbjerg og Struer generere en trafik svarende til 22.200 rejser.

Med de 35 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Esbjerg og Struer hver dag spare 70 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare hele 5 timer og 50 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.



Skanderborg - Skjern

Side 7/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Strækningshastigheden er i dag 120 km/t mellem Skanderborg og Silkeborg og 100 km/t på resten af strækningen mellem Silkeborg og Skjern.

Der opgraderes til 140 km/t fra Skanderborg til Herning og 120 km/t mellem Herning og Skjern. Med den tætte trafikering opstår der krydsninger i Herning, Silkeborg, Ry, Funder og Ikast. En forudsætning for den trafikale udnyttelse, er anlæggelse af et 4 km dobbeltspor ved Ry, hvilket indgår i opgraderingsudgiften.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 120/140 km/t vurderes til ca. 180 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Tidsbesparelsen for stoptoget for strækningen mellem Skanderborg og Herning er på op til ca. i alt 20 min.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 17.600 rejser.

Med de 20 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Skanderborg og Skjern hver dag spare 40 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare 3 timer og 20 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik



- Tidedrift dag, hver anden time afen
- Tidedrift hele driftsdøgn
- Tidedrift dagtimer
- Ander fjernbane
- Ander regionalbane



Bramming - Tønder

Side 8/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Den maksimale hastighed er i dag 100 km/t.

Hastigheden opgraderes til 120 km/t. En forudsætning er etableringen af en krydsningsmulighed i Rejsby (hvilket indgår som del af anlægsinvesteringen). Strækningen er kendetegnet ved en relativ tæt stationsbeliggenhed på gennemsnitligt knap 5 km.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 120 km/t vurderes til i alt 85 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

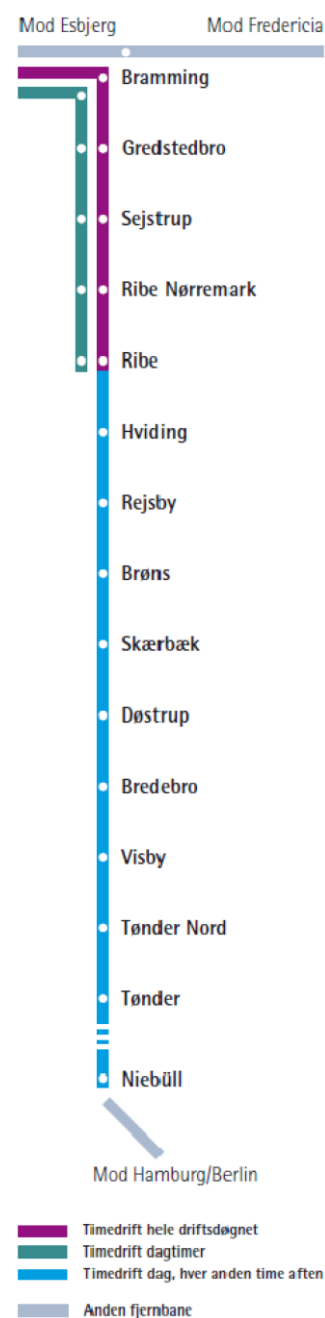
I forhold til dagens køretider vil der kunne spares op til 13-14 minutter for en rejse mellem Bramming og Tønder. Strækningen vil således kunne gennemkøres på 53 minutter.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til årligt 12.300 rejser.

Med de 14 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Bramming og Tønder hver dag spare 28 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare 2 timer og 20 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik





Holbæk - Kalundborg

Side 9/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. I dag er den maksimale hastighed 120 km/t. Der pågår nu et projekt mellem Lejre og Vipperød, hvor der anlægges dobbeltspor samt opgraderes til 160 km/t.

Strækningen opgraderes til 160 km/t. På strækningen er stationerne Jyderup og Mørkøv de vigtigste, hvorfor krydsninger bør lægges der (indgår i anlægsinvesteringen).

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen vurderes til i alt 88 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

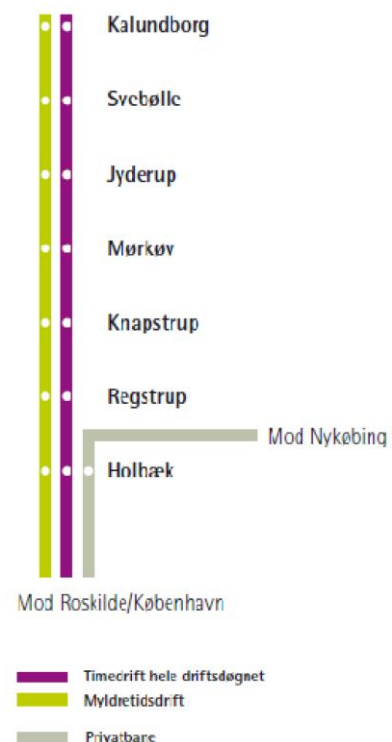
Opgradering af strækningen mellem Holbæk og Kalundborg udløser en tidsbesparelse på op til ca. 14 min., ekskl. effekter af dobbeltspor – Lejre-Vipperød, som er 6 min. sparet rejsetid for det gennemkørende tog.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 11.600 rejser.

Med de 14 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Kalundborg og Holbæk hver dag spare 28 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare 2 timer og 20 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik





Køge - Næstved

Side 10/12

0



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Strækningshastigheden er i dag 120 km/t. Strækningen skal ses i sammenhæng med den politiske aftale vedr. den nye bane mellem København og Ringsted, og strækningen vil således få en central betydning som forbindelse mellem København og hele den sydøstlige del af Sjælland.

En opgradering til 160 km/t vil muliggøre en optimal køreplan med krydsning i Haslev. I dag krydses der i Tureby.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 160 km/t vurderes til i alt 46 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

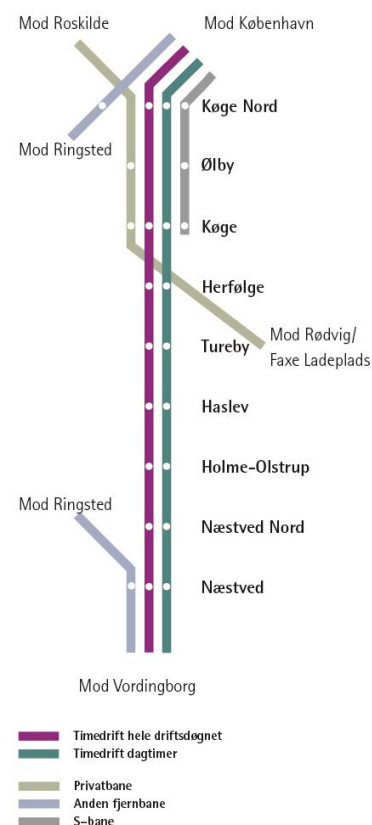
Med en opgradering af hastigheden til 160 km/t mellem Køge og Næstved og materielskift udløses en tidsbesparelse på op til i alt 10 min. – over 25 %.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 34.500 rejser årligt.

Med de 10 minutters rejsetidsbesparelse vil en pendler, der rejser mellem Køge og Næstved hver dag spare 20 minutters rejsetid. På en uge vil man kunne spare 1 time og 40 minutters tid i toget sammenlignet med i dag og det er tid, der fremover kan bruges på familie, fritid, arbejde mv.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik





Østerport - Helsingør

Side 11/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede.

Den nuværende hastighed på strækningen er 100 km/t mellem Hellerup og Klampenborg og 120 km/t på den resterende del af strækningen.

Hastigheden mellem Hellerup og Klampenborg forøges til 120 km/t, Klampenborg-Nivå forøges til 160 km/t, herefter 140 km/t til Helsingør.

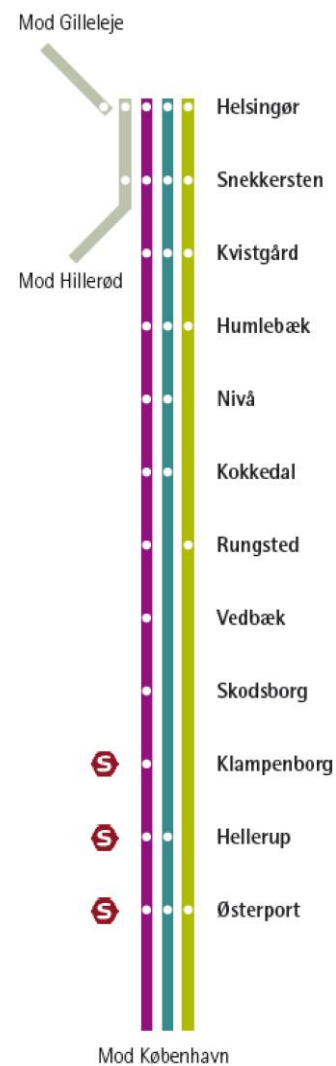
Den samlede anlægsinvestering for opgraderingen til 120-160 km/t vurderes til i alt 114 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Rejsetidsforbedringen for de rejsende på strækningen mellem Østerport og Helsingør er på i alt 2 minutter.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 85.000 rejser om året.

Med de ca. 2 minutters rejsetidsbesparelse vil de mange pendlere, der rejser på strækningen mellem Helsingør og København hver dag spare rejsetid i toget. Det bliver til 20 minutters reduceret transporttid om ugen for den enkelte pendler.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

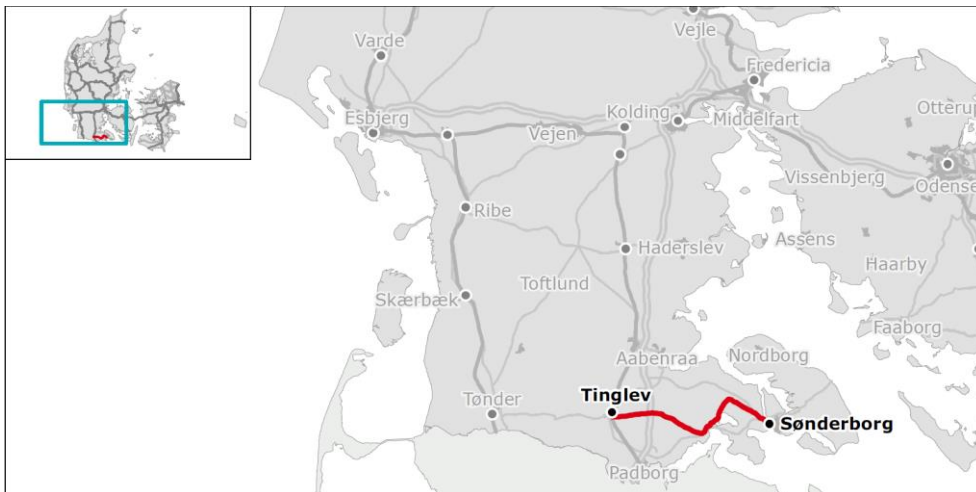


- 20 minutters drift hele driftsdøgn
- 20 minutters drift dagtimer
- 20 minutters drift myldretid
- Privatbane



Tinglev - Sønderborg

Side 12/12



Når Signalprogrammet er etableret, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Strækningshastigheden er i dag 100 km/t.

Hastigheden på strækningen opgraderes til 120 km/t.

Den samlede anlægsinvestering for hastighedsopgraderingen til 120 km/t vurderes til i alt ca. 15 mio. kr. (2014 prisniveau) inkl. 50 % tillæg.

Hastighedsopgradering til 120 km/t mellem Sønderborg og Tinglev resulterer i en køretidsgevinst på 1,2 minutter.

Hastighedsopgraderingen vil på hele strækningen generere en trafik svarende til 1.700 rejser.

De moderniserede regionalbaner forudsættes, for at de fulde rejsetidsgevinster opnås, betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Strækningens trafik

