

# Gode Tog til Alle

-

## *planens elementer og visionen bag*

Jakob Preisler  
DSB Trafikplanlægning

DSB fremlagde i januar 1998 planen *Gode Tog til Alle*. Planen fik en positiv modtagelse fra stort set alle, der til daglig beskæftiger sig med trafikpolitik i Danmark; medierne, de politiske partier, og kunderne.

I medierne og i de fleste politiske kommentarer, blev planen modtaget og tolket, som et endeligt opgør med den hidtidige højhastighedsstrategi, og siden planens fremlæggelse har ideer til etablering af egentlige banestrækninger til højhastighedstog i Danmark, været stort set ikke eksisterende.

Fra andre sider, blev der i højere grad lagt vægt på de umiddelbare fordele, som planen ville betyde for de daglige brugere af DSBs produkter; indsættelsen af nye togsæt og den deraf forbedrede komfort, samt det større antal afgang, som planen lægger op til.

Gode Tog til Alle repræsenterer ikke nødvendigvis, et opgør med den højhastighedsstrategi, der blev præsenteret i forbindelse med Baneplanudvalgets rapport i april 1997, men er et skift i forhold til tidligere tiders fokus på gevinsterne ved at indføre højhastighedstog i Danmark.

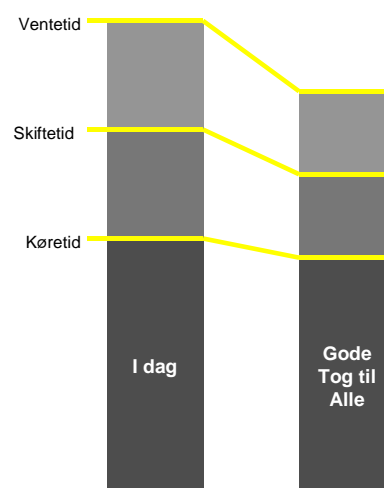
Planen lægger op til en styrkelse af den kollektive trafik i nær fremtid, gennem en generel forbedring af jernbanens konkurrenceevne overfor privatbilerne. Ved at reducere kundernes vente- og skiftetider, ved at udbyde en væsentlig højere togfrekvens, og ved at udbyde flere direkte forbindelser.

Selv om der udadtil, siden præsentationen i januar 1998, har været forholdsvis stille omkring *Gode tog til Alle*, betyder det ikke, at DSB ikke fortsat arbejder for at gennemføre planen i sin helhed. En række af planens hovedelementer indgår som basis for de igangværende rammeaftaleforhandlinger for 1999 og frem, og det er stadig DSBs mål, at den generelle politiske velvilje til at videreudvikle den kollektive trafik, vil udmønte sig i en aftale, der muliggør planens samlede realisering.

Dette paper beskriver baggrunden for, og visionerne bag planens udarbejdelse, samt de delelementer, der tilsammen skal bringe jernbanen ind i det næste årtusinde.

- Nye tog
- Større kapacitet
- Højere frekvens
- Bedre regularitet
- Flere direkte forbindelser
- Bedre korrespondancer
- Bedre komfort

Samlet rejsetid  
Før og efter Gode Tog til Alle



## Baggrund for Gode Tog til Alle

Da DSB i 1997 iværksatte udarbejdelsen af planen Gode Tog til Alle, stod jernbanen i Danmark overfor en række udfordringer, og kritikken af både jernbaneproduktet som helhed og dens kvalitet, var steget kraftigt.

Regulariteten var for nedadgående og overflytningen af IC3-togene fra regionalsystemerne til Inter-City-trafikken, som følge af Storebæltsforbindelsens åbning, havde udløst et massivt pres fra pendlergrupperne på Sjælland.

Der forelå ikke politiske aftaler omkring større moderniseringer af det danske jernbanenet eller investeringer i nyt materiel, og en forventet udbygning af strækningen København – Ringsted, lå et godt stykke ud i fremtiden.

Den generelle udvikling i samfundet, og DSBs behov for at gennemføre en reinvestering i nyt materiel indenfor en 10-års periode, udgjorde et naturligt udgangspunkt for planen Gode Tog til Alle.

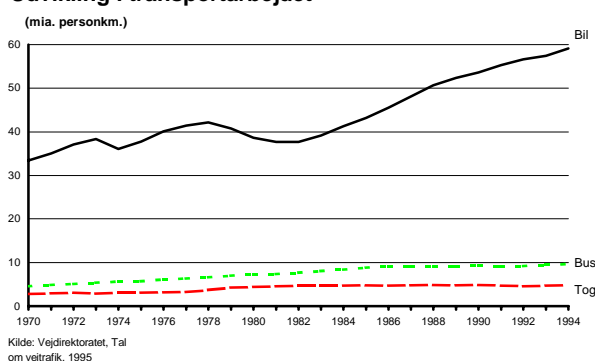


### Fortsat vækst i privatbilismen

Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er stadig faldende. Fra 1970 og frem til 1994, er bilernes transportarbejde næsten fordoblet, og udviklingen vil fortsætte, med mindre der iværksættes en offensiv trafikpolitik, til fordel for den kollektive trafik.

De seneste prognoser viser, at biltrafikken vil stige med ca. 20% frem til år 2010, mens den kollektive trafiks samlede transportarbejde forventes at være nogenlunde stagnerende i samme periode. Dette vil bl.a. betyde en stigende trængsel, specielt i byerne og på byernes omfarts- og indfaldsveje, og dermed en forlængelse af bilpendlerens transporttider. Dertil kommer risikoen for en stigende luftforurening.

### Udvikling i transportarbejdet

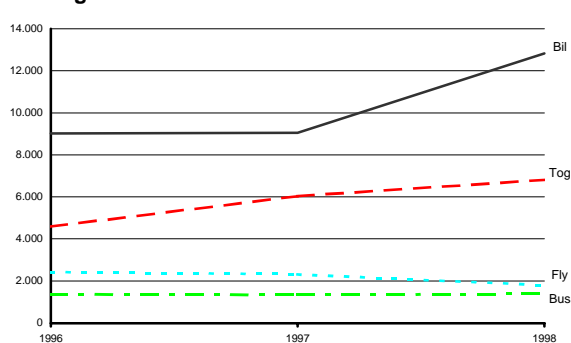


### Erfaringer fra Storebælt

Erfaringerne fra Storebælt viser samtidig, at investeringer i den kollektive trafik nytter.

Selv efter bilbroens åbning, har toget fået en passagerfremgang på over 50% i øst-vesttrafikken, og skal disse kunder fastholdes, samtidig med at der skal satses på, at den kollektive trafik opnår flere kunder på andre strækninger, kræver det en målrettet forbedring af jernbanens konkurrenceevne, efter samme recept som ved Storebæltsforbindelsen: flere afgange, større kapacitet, kortere rejsetider, samt bedre materiel. Storebælt har med andre ord vist, at disse tiltag, sammen med en målrettet kommerciel indsats mod de forskellige kundegrupper, kan gøre toget konkurrencedygtig overfor privatbilen.

### Passagertal for øst-vesttrafikken



## **Forestående reinvestering i nyt materiel**

DSB stod, og står stadig overfor et massivt reinvesteringsprogram.

Siden 1990/91 er der sket en gradvis udskiftning af det røde materiel, til fordel for mere moderne togsæt (IC3 og IR4), men DSB er stadig nødt til at anvende de resterende ca. 200 vogne i regional og pendlertrafikken på Sjælland, og i Jylland bliver de gamle MR-togsæt fortsat anvendt i regionaltrafikken.

Både de røde vogne og MR-togsættene står overfor en snarlig udskiftning. Inden 2005 vil det være nødvendigt at have udskiftet de røde vogne, mens MR-togsættene skal erstattes med nyt materiel inden år 2009. Til den tid vil materiellet have nået en alder på omkring 30 år, og vil være i en så dårlig teknisk og komfortmæssig stand, at en reinvestering vil være både nødvendig og økonomisk forsvarlig.

## **Begrænset siddepladskapacitet**

DSB har til stadighed manglende mulighed for at tilbyde kunderne det nødvendige antal siddepladser, og specielt i myldretidstrafikken til/fra København, og i weekendtrafikken over Storebælt, er de manglende siddepladser et stadigt stigende problem.

Den manglende siddepladskapacitet er ikke alene skabt af mangel på materiel, men afhænger i lige så høj grad af manglen på kapacitet på strækningerne. Der er således ikke i dag plads til at indsætte flere afgangene på de strækninger, hvor siddepladsbehovet er mest akut.

## **Begrænset strækningskapacitet**

Planlægningen af en kapacitetsudvidelse mellem København og Ringsted er igangsat, men en realisering af denne udvidelse ligger stadig langt ud i fremtiden.

Gennemførelsen af Gode Tog til Alle vil afhjælpe disse problemer på kort sigt, men skal den kollektive trafik også kunne udvikle sig i en mere positiv retning på længere sigt, er det nødvendigt, at også infrastrukturen udbygges. Herunder bl.a. at kapacitetsudbygningen mellem København H og Ringsted og omkring København H gennemføres.

## **Kundebehov og krav**

---

Da DSB iværksatte udarbejdelsen af planen Gode Tog til Alle, var det med det formål, at udarbejde en plan der kunne gennemføres indenfor en kort tidshorisont, og dermed inden en udbygning af kapaciteten mellem København og Ringsted var tilendebragt. Planen skulle styrke jernbanens konkurrenceevne, og dermed tage udgangspunkt i kundernes behov, her og nu.

DSBs tre væsentligste kundegrupper er pendlerne, forretningsrejsende og fritidsrejsende. Selv om der for alle tre kundegrupper er en række fælles behov og krav til rejsen, adskiller de sig dog i både antal, rejseadfærd og rejsefrekvens.

### **Pendlerne**

Pendlerne er, målt i antal, DSBs største kundegruppe, og den stigende biltrafik i myldretiderne viser, at der her er et stort, uudnyttet potentiale, for jernbanen.

For de pendlere der foretrækker bilen fremfor toget, angives især frihed og privathed, som nogle af de væsentligste årsager hertil.

For at fastholde de nuværende pendlerkunder, og skabe et tilbud der sikrer en fortsat tilgang af nye kunder, skal togproduktet kunne leve op til følgende kundekrav:

- En overskuelig køreplan med mange og faste afgang hele dagen og med tilstrækkelig siddepladskapacitet
- Flere direkte forbindelser
- Bedre komfort og service, herunder især mulighed for en rolig og afslappet togtur, uden forstyrrelser
- Bedre forhold på stationerne
- Bedre regularitet

### **Forretningsrejsende**

De forretningsrejsende er DSBs hurtigst voksende kundegruppe. Åbningen af Storebæltsforbindelsen gav grundlag for et positivt holdningsskift blandt de forretningsrejsende omkring anvendelse af toget til arbejdsrelateret transport. Den kortere rejsetid i øst-vesttrafikken var medvirkende til dette skift, men også togenes indretning og det udbudte serviceniveau gjorde toget mere attraktivt for denne kundegruppe.

De forretningsrejsende har følgende kundekrav:

- Kortere rejsetid
- Bedre komfort og service, målrettet de forretningsrejsendes særlige behov for bl.a. hvile, arbejdsro m.m.
- Flere direkte forbindelser
- Højere frekvens over dagen
- Bedre regularitet

### **Fritidsrejsende**

De fritidsrejsende er som kundegruppe mindre homogen, end de to øvrige kundegrupper. Overordnet kan denne gruppe opdeles i de besøgsrejsende og fritidspendlerne.

Besøgsrejsende rejser ofte flere sammen for at besøge familie og venner. For de besøgsrejsende er bilen ofte et foretrukket transportmiddel, idet det er nemmere at transportere børn, bagage, barnevogne o.s.v. med bilen. Desuden er prisen på togrejser ikke konkurrencedygtig med bilen, når hele familien skal afsted.

Fritidspendlerne foretager ofte deres rejser udenfor de almindelige myldretider på kortere strækninger mellem byer i regionalområdet for at købe ind, dyrke sport eller andre fritidsaktiviteter. Fritidspendlerne er, ligesom de besøgsrejsende, tilbøjelige til at vælge bilen, primært på grund af fleksibilitet og komfort. Tolerancen er forholdsvis lille over for at bruge fritiden på at vente på toget både på ud- og hjemturen, ligesom korrespondancen til bus spiller afgørende ind.

For der fritidsrejsende generelt stilles følgende kundekrav:

- Højere frekvens på regionaltoget, også udenfor myldretidene
- Kortere rejsetid
- Bedre komfort, herunder især gode bagage- og familiefaciliteter
- Gode rabatorordninger for hele familien
- Bedre regularitet

## **Hovedelementer i Gode Tog til Alle**

---

Gode Tog til Alle har sit udgangspunkt i et ønske om at øge jernbanens konkurrenceevne på kort sigt, og planen består af en række delelementer, der tilsammen udgør ét hele:

- Fremrykket reinvestering i nye togsæt
- Målrettede forbedringer i infrastrukturen
- Iværksættelse af enkel køreplan med flere afgang, kortere rejsetider og flere direkte forbindelser

### **Nye togsæt**

Anskaffelsen af nyt materiel er den helt afgørende forudsætning for at planen Gode Tog til Alle kan gennemføres.

Indsættelsen af nye togsæt vil bl.a. give følgende fordele:

- Øget komfort
- Kortere rejsetider
- Øget kapacitet – også på skinnerne

Mulighederne for at kunne opbygge et trafiksystem baseret på høj frekvens, faste minuttal og hurtige rejsetider bygger på en strategi om at anvende ensartet materiel på alle delstrækninger.

For at kunne udnytte den eksisterende infrastruktur optimalt, er det en forudsætning, at de nye togsæt, som minimum, kan leve til IC3'ernes og IR4'ernes køre, accelerations- og deaccelerationstider.

Grundelementet i planen er således en fremrykning af udskiftningen af det røde materiel, samt hovedparten af MR-togsættene, med nye togsæt, i alt 150 stk. Anskaffelsen af de nye togsæt gennemføres i ét samlet EU-udbud. Tidsmæssigt forventes der at gå 4 – 5 år, fra EU-udbuddet påbegyndes og til de sidste tog er leveret.

Antallet af siddepladser og togenes endelige udformning, afhænger af EU-udbuddet. Der er således ikke truffet beslutning omkring typevalg, ligesom fordelingen mellem antal dieseltogsæt og antallet af elektriske togsæt, afventer en politisk tilkendegivelse omkring den videre elektrificering.

## Målrættede forbedringer i infrastrukturen

I stedet for at vente på større ændringer af infrastrukturen, foreslås relativt begrænsede forbedringer, for at sikre planens gennemførelse.

Baneplanudvalgets oplæg til modernisering af det danske hovednet omfattede en generel udbygning og opgradering af skinnenettet, samt en elektrificering af en række baner. Udbygningen skulle primært være en forudsætning for højhastighedsstrategiens gennemførelse, men ville samtidig give øgede muligheder for de øvrige togsystemer.

I planen Gode Tog til Alle er de nødvendige infrastrukturforbedringer fremkommet ud fra de krav som køreplanen opstiller, og der er dermed tale om langt mindre omfattende, og mere målrettede forbedringer.

Primært er der tale om punktvisse forbedringer på visse delstrækninger i form af ATC, linjeleder, hævelse af hastighedsprofiler, samt ændringer i eksisterende sikringsanlæg på stationer.

DSB har anslået det samlede investeringsbehov til ca. 700 mio. kr.

Det er ikke afgørende for planen, at elektrificeringen fortsætter til Århus og Esbjerg, men i og med at der er tale om en investering i nyt materiel, der skal kunne anvendes længere ud i fremtiden, er det vigtigt at dette forhold bliver afklaret inden fordelingen mellem dieselektrisk- og elektrisk materiel bliver endeligt fastlagt.

## Flere afgang

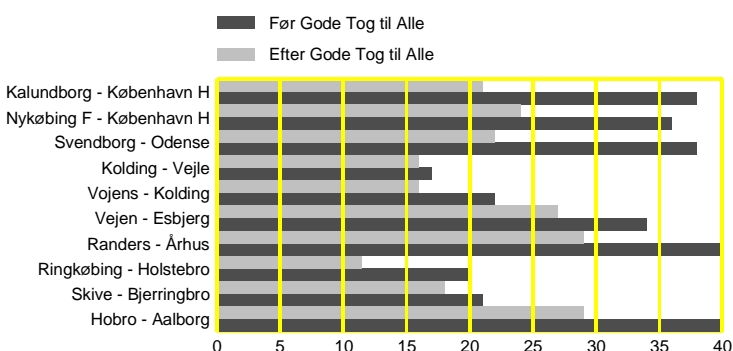
Allerede i dag er behov for flere afgang, specielt i myldretiden, men på grund af den begrænsede strækningskapacitet, er dette ikke muligt. Gode Tog til Alle lægger op til en mere intensiv udnyttelse af materiellet, hvor der, også udenfor de meget belastede myldretider, indsættes flere afgang.

Antallet af afgang og togenes standsmønstre vil blive tilpasset til antallet af brugere på den pågældende strækning.

I grundplanen for Gode Tog til Alle kører toget med faste minuttal i hele driftsdøgnet. Derudover er der mulighed for at indsætte ekstra afgang i myldretiderne, samt i ferieperioder med ekstraordinært mange rejsende.

I det oplæg, der i øjeblikket arbejdes med, er der, foruden de faste systemer, indlagt ekstra hurtige forbindelser mellem København og Århus.

Regionaltog: Antaldaglige forbindelser før og efter Gode Tog til Alle



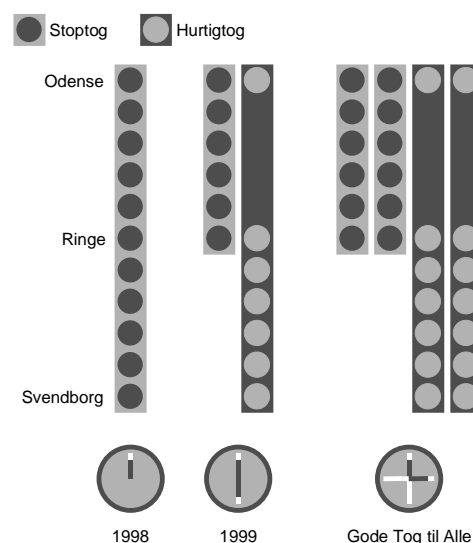
## Kortere rejsetider

Indsættelsen af nyt materiel vil, under alle omstændigheder, betyde væsentlige reduktioner i rejsetiderne på hovedparten af strækningerne, men gennem en ændring i standsningsmønstre og antallet af afgang, kan køretiderne og kundernes samlede rejsetid ligeledes reduceres.

Grafikken viser et eksempel på én form for et standsemønster, der planlægges gennemført i Gode Tog til Alle. Systemet kendes allerede i dag fra S-togene i København, og kombinerer en indsættelse af stoptog på den inderste del af en strækning, med hurtigtog, der kører gennem samme strækning uden stop undervejs.

Et sådan system er specielt velegnet på lange strækninger, hvor hovedparten af trafikken er rettet fra/mod en større by og hvor kundegrundlaget er tilstrækkeligt stort til at kunne bære de mange afgang.

Standsemønstre og frekvens



Gode Tog til Alle vil give en gennemsnitlig forbedring i køretiderne på ca. 10 % i forhold til dagens køreplan.

Forbedringerne er ikke jævnt fordelt over hele landet, men vil bl.a. afhænge af mulighederne for at ændre køreplanen i den ovenfor angivne retning. For at kunne tilbyde kunderne det større antal afgang og den enklere køreplan, har DSB valgt at nedprioritere køretiderne for visse relationer. Set i forhold til dagens køreplan, kan følgende eksempler på rejsetidsforbedringer, angives:

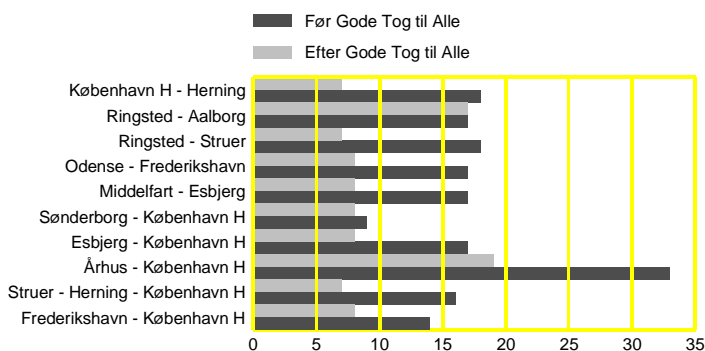
- København – Esbjerg      10%
- Vejle – Struer      3%
- Århus – Struer      14%
- Odense – Fredericia      17%
- Odense – Svendborg      44%
- København H – Nykøbing F      27%
- København – Kalundborg      7%

## Flere direkte forbindelser (Fjerntog)

Et væsentligt element i Gode Tog til Alle er, at sikre kunderne så korte rejsetider, som muligt. Dette gøres som nævnt, ved at reducere køretiderne på en lang række forbindelser og ved at reducere kundernes ventetider, gennem et øget antal afgang.

Det sidste element, og det der naturligvis har den samlede største effekt for den enkelte passager, er at øge antallet af direkte forbindelser. Herved reduceres kundernes behov for at skifte fra ét tog-system, til et andet, hvilket fjerner den ventetid der måtte være i forbindelse med sådan et skift, og samtidig gøres selve togrejsen mere attraktiv.

Fjerntog: Antald direkte forbindelser før og efter Gode Tog til Alle



Mulighederne for at etablere flere direkte forbindelser, hænger tæt sammen med en konsekvent anvendelse af togsæt. Anvendelsen af togsæt, og dermed mulighederne for at kunne af- og tilkoble togstammerne, kendes allerede i dag fra InterCity-systemerne.

### Ny og enkel køreplan

Tilgængeligheden til toget er et vigtigt aspekt af Gode Tog til Alle, og indførelsen af faste minuttal på de fleste strækninger hele dagen og hele ugen, vil gøre køreplanen mere overskuelig, og genkendelig for kunderne.

Grafikken til højre viser et eksempel fra køreplanen i Gode Tog til Alle. Til sammenligning kan nævnes, at den nuværende køreplan fylder 20 sider i DSBs køreplan.

Østerport - Næstved - Nykøbing F		Nykøbing F - Næstved - Østerport	
Østerport	15 45	Nykøbing F	16 36
Næstved	19 49	Eskilstrup	45
København H	24 54	Narre Alslev	49
Valby	28 58	Vordingborg	34 00
Høje Taastrup	37 07	Lundby	07
Hedehusene		Næstved	48 17
Trekroner		Glumsø	25
Roskilde	46 16	Ringsted	03 33
Viby Sj.		Børup	
Børup		Viby Sj.	
Ringsted	03 33	Roskilde	18 48
Glumsø	40	Trekroner	
Næstved	17 49	Roskilde	
Lundby	58	Høje Taastrup	25 55
Vordingborg	23 05	Valby	54 04
Narre Alslev	15	København H	39 09
Eskilstrup	22	Næstved	44 14
Nykøbing F	50 29	Østerport	47 18

### Kundeorienteret indretning og komfort

Gode Tog til Alle repræsenterer en bred satsning på jernbaneproduktet, men selv om anskaffelsen af nyt materiel lægger op til et generelt løft i DSBs produktudbud, skal de fremtidige togsæt kunne opfylde mere specifikke behov hos de enkelte kundegrupper.

Det er derfor intensionen, at der ved anskaffelsen af de nye togsæt, lægges vægt på en fleksibel indretning af togsættene.

Vognene skal være moderne og komfortabelt indrettede, og som standard skal der være brede ind- og udgange, diverse bagagearealer, handicapfaciliteter, rummelige gang-, lege- og opholdsarealer, gode toilet muligheder, udluftningsmuligheder/aircondition, køkkenfaciliteter, radio, telefoner, automater med drikkevarer, elektronisk pladsreservering m.v.



## Gode Tog til Alle – En styrkelse af den kollektive trafik

En gennemførelse af Gode Tog til Alle vil betyde serviceforbedringer indenfor antal afgang, korrespondancer, nyt materiel, rejsetid og en forenklet køreplan.

Forbedringerne vil ske over hele Danmark, men ikke alle strækninger vil få forbedringer i lige stort omfang. Forbedringerne vil være tilpasset i et omfang, der afgøres af antallet af kunder og deres behov, samt af de muligheder som infrastrukturen giver.

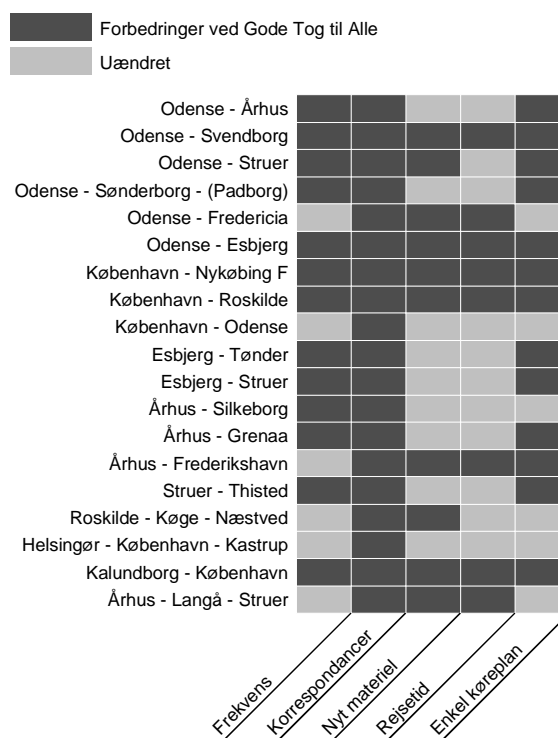
Gode Tog til Alle er imidlertid ikke alene en plan for konkrete forbedringer indenfor de ovennævnte områder.

Udover anskaffelsen af nye tog i forbindelse med Gode Tog til Alle, arbejder DSB også med en række andre strategier, der skal skabe bedre forhold for kunderne. Gode Tog til Alle er imidlertid det fundament der skal sikre, at effekten af disse strategier vil blive størst mulig.

En række af disse forbedringer udvikles og planlægges i samarbejde med øvrige trafikselskaber, således at den kollektive trafik som helhed vil blive mere kundevenlig og tilgængelig:

- Forbedring af terminaler og stationer
- Fælles informationssystemer på stationer, terminaler og Internet
- Harmonisering af takstsystemer
- Fælles bestillings- og betalingsystemer (Smartkort)

Serviceforbedringer ved Gode Tog til Alle



## Økonomien bag Gode Tog til Alle

Gode Tog til Alle er en offensiv plan for jernbanen i Danmark ind i det næste årtusinde, med udgangspunkt i de muligheder der eksisterer på markedet i dag.

Beregninger har vist, at forbedringerne i antallet af afgang og nedsættelsen af rejsetiderne på regional- og landsplan, vil skabe en positiv effekt i passagertallet, svarende til en stigning på 10 - 20%.

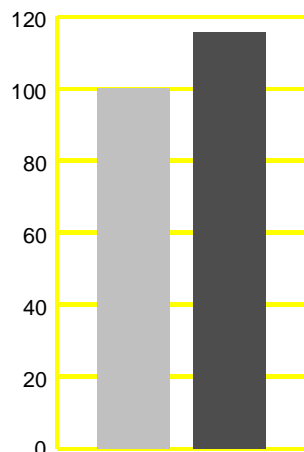
Stigningerne vil være størst på regionaltrafikken, mens der hvad angår øst-vesttrafikken, i højere grad er tale om en fastholdelse af den passagerstigning, der kom som følge af Storebæltsforbindelsens åbning.

De øgede indtægter vil ikke i sig selv kunne opveje de merudgifter der kommer som følge af de stigende driftsomkostninger, samt behovet for afskrivning og forrentning af investeringerne i nyt materiel.

Samlet set er der over en årrække behov for, at statens kontraktbetaling for togtrafikken skal øges med i gennemsnit ca. 10% - fra 3,9 mia. kr. til 4,2 mia. kr.. Der er således tale om en lille udvidelse, set i forhold til den betydelige produktionsudvidelse som Gode Tog til Alle vil bibringe. En produktionsudvidelse der ikke bygger på et øget forbrug af materiel, men alene er udtryk for en mere optimalt udnyttelse af materiellet.

Procentvis stigning  
i passagertal  
(eksklusiv S-tog)

■ Før Gode Tog til Alle  
■ Efter Gode Tog til Alle



Økonomien i Gode Tog til Alle over tid

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Merindtægter	0	0	0	0	75	220	295	295	295	295
Driftsomkostninger ekskl. forrentning og afskrivning	0	0	5	15	115	280	340	415	410	410
Resultat før forrentning og afskrivning	0	0	-5	-15	-40	-60	-45	-120	-115	-115
Forrentning og afskrivning	0	0	165	385	565	640	310	260	250	240
Resultat efter forrentning og afskrivning	0	0	-170	-400	-605	-700	-355	-380	-365	-355