

Tid til at prioritere – Færre togstop, bedre mobilitet

Et forslag til styrket samspil mellem tog og bus i hele Danmark – med fokus på hurtigere rejsetider, bedre knudepunkter og mere fleksibel lokal dækning

Opsummering

Danmark investerer massivt i jernbanen, men 58 togstop på små stationer og trinbræt med færre end 100 daglige påstigninger forlænger rejsetiden for titusinder af passagerer hver dag. Ved at omlægge disse lavt benyttede togstop til busforbindelser kan vi:

- **Reducere rejsetiden** med op til 44 pct. på visse togstrækninger
- **Frigøre midler og kapacitet** til hyppigere og hurtigere togdrift på hovedlinjer
- **Sikre bedre dækning og fleksibilitet** i landdistrikter med grønne elbusser

DPT ser interessante perspektiver i afrapporteringen fra ekspertgruppen for fremtidens kollektive mobilitet – specielt når det gælder omlægning af privatbanerne, brug af bus-på-bestilling og styrkelse af knudepunkter, som skal til for at styrke den kollektive mobilitet i hele Danmark.

Der er dog en flanke der stadig står urørt; nemlig effektiviseringen af det statslige jernbanenet. Her er der store muligheder for forbedringer, der kan gøre den kollektive mobilitet meget mere attraktiv for borgerne, når der fokuseres på etablering af et styrket samarbejde mellem bus og tog.

Dette oplæg præsenterer konkrete forslag til, hvordan vi kan gøre den kollektive trafik både bedre og mere attraktiv for flere – gennem klogere prioriteringer.

Rejsetidsgevinst – få passagerer forsinket mange

Hver gang et tog laver ét ekstra stop, koster det ca. tre minutter – og det belaster ikke bare køreplanen, men tusindvis af passagerers daglige rejsetid. På flere strækninger udgør togstop på små stationer og trinbræt med færre end 100 påstigninger under 2 pct. af passagererne – men over 10 pct. af standsningstiden. Det er ikke effektiv brug af ressourcer.

Trafikstyrelsen konkluderer lignende i sin analyse *Optimering af stationsstrukturen* fra 2014. Dermed opstår der en skævhed, hvor ganske få passagerer har betydelig negativ effekt på mange andre. Erfaringer fra Sverige underbygger dette. På togstrækningen mellem Ystad og Simrishamn medførte nedlæggelsen af tre små stationer, hvor stationsoplandet i stedet blev serviceret med regionale busser, en reduktion af rejsetiden på 10 minutter til 40 minutter i stedet for de tidligere 50 minutter.

Når rejsetiden forkortes, bliver toget – og dermed den kollektive mobilitet – et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Det er et centralt argument i Transportministeriets strategi *Togets konkurrenceevne – En jernbane i vækst*, som peger på, at rejsetid og rettidighed er afgørende faktorer for at tiltrække flere passagerer.

Busser som alternativ – fleksibel og effektiv lokalmobilitet

Når togstop nedlægges, må lokalområder naturligvis ikke stå uden kollektiv transportbetjening. Derfor skal nedlæggelser følges op af målrettet busdrift, som forbinder oplandet med nærmeste trafikale knudepunkt – præcis som det fremgår i afrapporteringen af ekspertgruppen for fremtidig kollektiv mobilitet. Dette giver ikke bare fortsat adgang til jernbanen, men skaber mulighed for hyppigere, mere fleksibel og behovstilpasset kollektiv mobilitetsbetjening.

I praksis er der allerede mange steder regional busdrift, som kan udbygges og koordineres bedre. Det forslag bakker bl.a. IDA Rail op om i deres *Trafik- og infrastrukturplan for jernbanen 2040*. IDA Rail kommer bl.a. ind på, at man med såkaldte Raillink-systemer – dedikerede ekspresbusser, som forbinder landsdele og opland med banens hovedlinjer – bedre og økonomisk bæredygtigt kan servicere områder, hvor der er negativ samfundsøkonomisk gevinst ved at have togstop.

Løsningen behøver dog ikke udelukkende at være fokuseret på at styrke eller indføre regional busdrift eller dedikerede ekspresbusser. Behovstyrede fleksible løsninger, som bus-på-bestilling, kan også peges på som en god, relevant kollektiv mobilitetsløsning for borgere i de områder, hvor der er få togpassagerer – men som selvfølgelig stadig skal have adgang til professionel og pålidelig kollektiv transport.

Fordelene er tydelige:

- **Lave driftsomkostninger:** Busser er billige i drift og kræver ikke store infrastrukturinvesteringer og vedligeholdelseskostninger.
- **Fleksibilitet:** Busruter kan justeres løbende efter efterspørgsel og behov.
- **Mere målrettet service:** I stedet for at tog standser i et tyndtbefolket område f.eks. én gang i timen, kan bussen køre (eller bestilles) flere gange dagligt med meget bedre geografisk dækning.

Trafikstyrelsen påpeger desuden i rapporten om *Optimering af stationsstrukturen*, at nye stationer sjældent tiltrækker helt nye togpassagerer. I stedet viser erfaringen, at passagerne typisk blot flytter sig fra busser eller nærliggende eksisterende stationer – hvilket understreger, at det ikke nødvendigvis øger den samlede brug af kollektiv transport at opretholde en spredt og ineffektiv stationsstruktur.

Forbedret jernbanekvalitet og større samlet passagertal

Jo færre stop, desto hurtigere tog.

Dette enkle princip er afgørende for at styrke jernbanens attraktivitet og effektivitet. Ved at fokusere betjeningen på færre og større stationer, frigøres kapacitet på banenettet, rejsetiden reduceres, og risikoen for forsinkelser mindskes.

Dette princip er anvendt med succes i både Sverige og Tyskland. I Värmland har man f.eks. udarbejdet en strategi for nedlæggelse af halvdelen af regionens standsningssteder. Målet er ikke færre passagerer – tværtimod – men en stigning fra 14,5 mio. til 20 mio. årlige rejser, som følge af højere frekvens, kortere rejsetider og bedre forbindelser.

Svenskerne vil implementere succesen fra eksemplet med nedlægningen af togstop på banen mellem Ystad og Simrishamn til resten af landet, fordi den tidsmæssige reduktion i rejsetiden på 20 pct. resulterede i hele 74 pct. flere daglige rejsende på togbanen.

Nedlægningen af togstop med få passagerer øger det samlede passagergrundlag, fordi toget bliver mere attraktivt for nye passagerer fra større trafikknudepunkter, hvilket igen styrker det økonomiske grundlag for jernbanedrift.

Forslag

I Trafikstyrelsens rapport om *Optimering af stationsstrukturen*, lægger Trafikstyrelsen op til at nedlægge stationer med et gennemsnitligt passagertal på 100 eller færre daglige påstigninger. I to tilfælde anbefaler Trafikstyrelsen endda at nedlægge to stationer med over 100 påstigninger i 2014, fordi stationerne er tæt på en anden større togstation og området samtidig serviceres af hyppig bybusdrift, nemlig Fruens Bøge og Højby.

Denne slags betragtninger støtter DPT fuldt op om, idet busser og tog bør understøtte hinanden og dermed skabe bedre mobilitet for alle borger – både i landdistrikterne og i byerne.

Nedlæggelse af togstationer med lavt passagertal – og efterfølgende busopkobling til nærliggende stationer – er ikke en forringelse af den kollektive trafik, men et stort skridt mod et mere effektivt, fleksibelt og fremtidssikret kollektivt transportsystem. Det handler om at prioritere klogt og sikre den bedst mulige service til flest muligt – uden at bruge store mængder ressourcer på få daglige passagerer.

Case: Herning – Skjern – en konkret gevinst

Et oplagt eksempel er togstrækningen Herning – Skjern med 16 daglige afgang i timedrift.

	Gns. samlede daglige påstigninger i 2024	Nuværende rejsetid for hele strækningen	Estimeret tidsmæssig gevinst ved nedlæggelse
	Passagerer	Minutter	Procent
Herning - Skjern	-	34 min.	44 pct.
<i>Herning Messecenter</i>	13	-	-
<i>Studsgård</i>	16	-	-
<i>Kibæk</i>	68	-	-
<i>Troldhede</i>	34	-	-
<i>Borris</i>	33	-	-

Den nuværende rejsetid er på 34 minutter. Følges anbefalingen om at lukke de fem togstop i tabellen, vil rejsetiden blive forkortet med ca. 15 minutter til ca. 19 minutter i alt – en tidsmæssig gevinst på 44 pct.

Det er næsten en halvering af rejsetiden mellem de to knudepunkter, Herning og Skjern, hvor nedlæggelserne i gennemsnit på én dag kun er på bekostning af to passagerer pr. afgang på hver nedlagt station. De små stationer optager uforholdsmæssigt meget kapacitet og påvirker både punktlighed og togenes konkurrenceevne.

DPT har identificeret 58 togstop på 16 jernbanestrækninger, hvor det gennemsnitlige antal daglige påstigninger er mellem 2 og 106 personer.

Vedlagt findes en oversigt over de stationer, som foreslås nedlagt på det statslige jernbanenet, og den forventede rejsetidsbesparelse, som nedlæggelserne vil medføre på togstrækningerne.

Ved at fjerne stop på de 16 strækninger kan der i gennemsnit opnås en rejsetidsgevinst på banestrækningerne på 17 pct. Det er ikke langt fra rejsetidsreduktionen i Skåne på 20 pct., som medførte, at hele 74 pct. flere passagerer tager toget.

Dette forslag mener vi bør danne udgangspunkt for en samlet optimering af toget, hvor jernbanen koncentrerer om kerneopgaver – og busserne overtager den lokale, decentrale mobilitet, hvor de to mødes i mobilitetsknudepunkter.

Med udgangspunkt i de gode udenlandske erfaringer er det vores klare overbevisning, at vores forslag vil føre til en stor forbedring af den kollektive mobilitet i Danmark.

Vi håber, at vores forslag vil bidrage til en nødvendig debat om, hvordan vi i Danmark kan styrke den kollektive trafik gennem nedlæggelse af lavt benyttede togstationer og omlægning til busdrift.

Kilder

Trafikstyrelsen. *Optimering af stationsstrukturen*. (2014).

<https://www.trafikstyrelsen.dk/media/12391/Optimering%20af%20stationsstrukturen%20marts%202014.pdf>

Transportministeriet. *Togets konkurrenceevne – En jernbane i vækst*. (2010). Udarbejdet af incentive partners.

https://www.trm.dk/media/nvkpx4aw/rapport_kundeparametre-og-udvalgte-instrumenter-v1-51pdf.pdf

IDA Rail. *Forslag til Trafik- og infrastrukturplan for jernbanen 2040*. (2025).

<https://ida.dk/media/16577/ida-rail-forslag-til-trafikerings-og-infrastrukturplan-for-jernbanen-2040.pdf>

Oversigt: Togstop som foreslås nedlagt på det statslige jernbanenet og den forventede rejsetidsbesparelse ift. den nuværende rejsetid, som nedlæggelsen vil medføre på togstrækningen.

	Gns. samlede daglige påstigninger i 2024	Nuværende rejsetid for hele strækningen	Estimeret tidsmæssig gevinst ved nedlæggelse
	Passagerer	Minutter	Procent
Fyn			
Odense - Svendborg	-	54 min.	28 pct.
Fruens Bøge	96	-	-
Højby	106	-	-
Pederstrup	24	-	-
Rudme	19	-	-
Stenstrup Syd	30	-	-
Odense - Fredericia	-	54 min.	22 pct.
Holmstrup	15	-	-
Skalbjerger	13	-	-
Bred	18	-	-
Kauslunde	18	-	-
Jylland			
Herning - Skjern	-	34 min.	44 pct.
Herning Messecenter	13	-	-
Studsgård	16	-	-
Kibæk	68	-	-
Troldhede	34	-	-
Borris	33	-	-
Struer - Thisted	-	78 min.	27 pct.
Humlum	12	-	-
Oddesund Nord	2	-	-
Uglev	8	-	-
Ydby	8	-	-
Lyngs	9	-	-
Hørdum	14	-	-
Sjørring	15	-	-
Aalborg - Frederikshavn	-	72 min.	8 pct.
Tolne	46	-	-
Kvissel	40	-	-
Esbjerg - Skjern	-	72 min.	25 pct.
Guldager	30	-	-
Varde Kaserne	42	-	-
Varde Nord	59	-	-
Sig	30	-	-
Tistrup	68	-	-
Gårde	17	-	-
Vejle - Struer	-	105 min.	9 pct.
Vejle Sygehus	59	-	-
Thyregod	83	-	-
Hjerm	41	-	-

Aarhus - Struer	-	125 min.	5 pct.
Sparkær	40	-	-
Vinderup	70	-	-

Skjern – Holstebro*	-	61 min.	25 pct.
Lem	71	-	-
Hee	24	-	-
Tim	45	-	-
Ulfborg	87	-	-
Bur	21	-	-

Skanderborg - Herning	-	68 min.	22 pct.
Alken	32	-	-
Laven	39	-	-
Bording	76	-	-
Hammerum	61	-	-
Birk Centerpark	60	-	-

Aalborg - Aarhus	-	91 min.	3 pct.
Skalborg	48	-	-

Esbjerg - Tønder	-	87 min.	28 pct.
Sejstrup	27	-	-
Gredstedbro	72	-	-
Ribe Nørremark	91	-	-
Rejsby	22	-	-
Brøns	38	-	-
Døstrup Sønderjylland	17	-	-
Bredebro	79	-	-
Visby	17	-	-

Kolding - Sønderborg	-	78 min.	4 pct.
Kliplev	26	-	-

Middelfart - Esbjerg	-	56 min.	11 pct.
Taulov	62	-	-
Gørding	66	-	-

Sjælland

København - Kalundborg	-	82 min.	4 pct.
Knabstrup	83	-	-

Falster

Nykøbing Falster - Vordingborg	-	21 min.	14 pct.
Eskilstrup	99	-	-

* Tal for Skjern – Holstebro er fra 2019, fordi offentligt tilgængelige tal for påstigninger på strækningen ikke eksisterer efter 2020 på passagertal.dk. Tal for 2019 anvendes i stedet for 2020, fordi Covid-19 generelt påvirker tal for påstigninger i 2020. Tallene for disse stationer skal derfor tages med forbehold for eventuelle markante stigninger i passagertal i 2024.