



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv

2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

19. maj 2014

Rådet for Bæredygtig Trafiks input til ny trafikkontrakt med DSB

Politisk indhold

Folketinget må som politisk ansvarlig for statens trafikøb fastsætte minimumskrav til betjeningen af såvel strækninger som stationer, som af den service DSB skal tilbyde.

Det skal ske med baggrund i en opdateret statslig trafikplan for statens banenet. Denne trafikplan skal udarbejdes på baggrund af de politiske beslutninger om udbygning og forbedringer af banetrafikken og om servicemål for betjeningen, som bl.a. aftalen om en grøn transportpolitik fra 2009 og aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik fra 2012 samt aftalen om Togfonden DK fra 2014.

For at få fuldt udnytte af de mange udbygninger af den statslige infrastruktur, er det nødvendigt at den kommende trafikkontrakt med DSB sikrer, at de driftsmæssige rammer er til stede for at selve togtrafikken kan udføres i det omfang, der ligger til grund for udbygningerne.

Det vil betyde en stor vækst i antallet af kørte tog, og dermed også kræve at der anskaffes nye tog i tilstrækkeligt omfang.

Kravene må nødvendigvis beskrives forholdsvis detaljeret for at sikre, at den minimale betjening er af en høj kvalitet samt attraktiv og tilfredsstillende for at tiltrække og forøge befolkningens brug af kollektiv trafik i overensstemmelse med de politiske beslutninger herom.

DSB kan herudover på egen hånd, og efter inddragelse af høringsparter, foreslå justeringer i form af udvidelser af den minimale betjening og forbedret kundeservice.

Der synes, ikke mindst med de mange pågående og kommende udbygninger af banenettet, og de dermed forbundne midlertidige omlægnings af trafikken i forbindelse med sporarbejderne, ikke at være baggrund for at ændre i at det er én operatør, nemlig DSB, der får ansvaret for udførelse af trafikken. Ikke mindst for at sikre en gnidningsfri overgang mellem de enkelte etaper af Timemodellen og Togfondens DK's etaper og de dermed forbundne sporarbejder med særkøreplaner.

Der bør derfor ikke i den kommende trafikkontrakt være noget udbud af trafikken.

Kundeservice og kundeindflydelse

Inddragelse af kunderne i DSB's arbejde

Det er vigtigt at inddrage de daglige brugere af DSB i de konkrete udmøntninger af trafikken og den service, som DSB skal levere.

*Passagerpuls*en skal indarbejdes i kontrakten som en kommende organisering, der skal tages hensyn til, og som skal inddrages løbende i forhold til såvel målinger og opfølgning på kundetilfredshed som formel høringspart ved ændringer af køreplaner og kundeservice.

Passagerpuls

en er beskrevet nærmere her:

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2014/passagererne+faar+staerk+stemme/>

Forslag til ændringer i køreplaner og kundeservice skal udover hos de forskellige trafikelskaber og Passagerpuls

en fremover også i formel høring hos andre interessenter som pendlergrupper/pendlerklubber og trafik ngo'er (f.eks. Rådet for Bæredygtig Trafik og Noah Trafik).

Korrespondancer med andre tog og busser

Køreplanerne skal koordineres med den øvrige tog- og busstrafik. Hvor DSB's tog er "grundstammen" som på S-banen og i fjerntrafikken, skal de regionale trafikelskaber forpligtes til i samarbejde med DSB at tilpasse deres køreplaner, så der altid er en kort, men sikker korrespondance. Dette kræver, at DSB i god tid før køreplansskift inddrager trafikelskaberne.

Informationen om forsinkelser skal løbende gives både til kunderne, og til de ansvarlige trafikledelser hos trafikelskaberne så de kan sikre at korresponderende tog og busser kan afvente i fornødent og muligt omfang. Og at kunderne orienteres når der afventes.

Kapacitet i togene

Der skal være siddepladser til alle. Togstørrelserne skal tilpasses de forventede og målte maksimalbelægninger. Fyldte tog og ståpladser er ikke tillukkende for nye kunder.

I forbindelse med særlige forhold som store idrætsbegivenheder o.l. skal togstørrelserne tilpasses til at kunne tilbyde plads til de forventede passagemængder.

Trafikinformation

Trafikinformation skal være tilgængelig ikke kun digitalt, men også analogt.

Det skal være muligt på stationer og i tog at kunne finde oplysninger om linjenet, køreplaner, korresponderende tog- og buslinjer og løbende trafikinformation uden brug af personlige digitale medier.

Trafikkort og køreplaner skal have et overskueligt format, hvilket oftest bedst sker på store plakatlignende opslag.

Cykelmedtagning

Den rigtige kombination af kollektiv trafik og cykeltrafik giver et fleksibelt og samtidigt miljøvenligt alternativ for mange trafikanter. Det har den gratis mulighed for medtagning af cykler på S-banen tydeligt vist, med en stor tilgang af nye kunder.

Det er derfor vigtigt at udvide kombinationen, ikke kun i form af bedre cykelparkeringsmuligheder ved stationerne, men også ved at udvide muligheden for at tage cyklen med i toget. Ikke mindst i de mange rejseforbindelser, hvor der er en hvis afstand til rejsemålene i begge ende af togrejsen.

Der skal derfor være mulighed for – gratis – cykelmedtagning i alle tog. Fjern- og regional-togene skal ombygges til samme standard som S-togene med tilstrækkelig kapacitet.

Alle nye tog der anskaffes skal leveres med velindrettede flexrum, med stativer til cykler i tilstrækkeligt omfang.

I fjerntrafikken skal der kunne reserveres pladser til cykler, men dette må ikke betyde at der ikke er plads til andre cykler eller at de afvises på kortere delstrækninger.

Stationer

Stationerne er kundernes indgang til togrejsen. De skal derfor være nemme at komme til og nemme at finde rundt på.

Der skal være ordentlige og tilstrækkelige venteforhold med læ og tilstrækkelig trafikinformation, såvel analog (trafikkort, køreplaner for såvel togene som tilsluttende busforbindelser, oversigtskort over stationens omgivelser mv.) som digital (skærme mv.).

Der skal være trygge, sikre og overskuelige forhold, herunder god belysning.

Der skal være gode parkeringsforhold for såvel cykler som biler. For cykler også til ladcykler og cykelanhængere. For alle cykeltyperne skal der være mulighed for sikre, aflåste parkeringsområder.

DSB skal opretholde mindst én betjent station i hver region bl.a. for at kunne give en egentlig personlig betjening ved uddannet personale, der har den nødvendige viden og ekspertise om DSB's produkter mv. På samme måde som f.eks. Arriva i deres betjeningsområde har 10 betjente stationer, og Lokalbanen har 5.

Seven/eleven kioskerne har ikke den nødvendige kompetence i at sælge andet, end hvad der kan købes i en billetautomat. Visse ekspeditioner tager uforholdsmæssig lang tid, ligesom kunder, der skal købe billetter mange steder må afvente kunder der blot skal købe kioskvare og ikke skal rejse. Roskilde er et godt eksempel på et travlt billetsalg, som DSB har besluttet at lukke.

Toiletter i tog og på stationer

Alle kunder kan have behov for toiletbesøg på en rejse, såvel lange som korte.

Når der endvidere sælges drikkevarer til medtagelse på togturen i f.eks. stationernes kiosker, skal der også kunne tilbydes toiletter under og/eller før og efter rejsen.

DSB har i de senere år nedlagt toiletter på en lang række stationer. Disse skal snarest genindføres. Det gælder ikke mindst på S-banen, hvor der ikke er toiletter i togene. DSB's argumenter for at nedlægge toiletterne, er at undgå hærværk, men de nedlægges også på stationer hvor der normalt aldrig er hærværk. DSB har endvidere i de senere år krævet betaling for brug af toiletter på måder (f.eks. via mobiltelefon), der gør at ikke alle har det rette betalingsmiddel. Toiletbrug bør være gratis.

Takstforhold, herunder rejsekortet

En fælles landsdækkende takst bør medtages som et mål inden 2 år.

Tilpasninger skal ske til de lokale takstsystemer, men med et nationalt sigte, og gerne med væsentlig færre takstzoner end i dag.

Det landsdækkende takstsystem må ikke give takstforhøjelser på grund af tilpasningerne, herunder ved de forskellige takstgrænser mellem trafikselskaberne. Her skal den billigste takst gælde, indtil en løbende prisregulering over tid giver et ensartet niveau. Priserne må maksimalt stige som øvrige forbrugeromkostninger.

Priserne skal løbende tilpasses, så der er konkurrence på omkostningerne ved at køre i bil. Herunder i fritidstrafikken, hvor der må sammenlignes med biler med f.eks. 4 personer.

Rejsekortet skal bringes helt på højde med det nuværende takstsystem, og det skal undgås, at kunderne skal tjekke ind flere gange undervejs.

Rejsekortet (i den nuværende form) bør ikke erstatte Periodekort. Man bør kunne købe sig til et fast område for en fast pris uden at skulle tjekke ud og ind hele tiden. Det giver mindre stress når man ikke skal tænke på det og ordningen med Abonnementsservice i Hovedstadsområdet er forbilledlig.

DSB skal forpligtes til at deltage i det landsdækkende takssystem, og kan ikke udtræde heraf.

Billetautomater skal kunne modtage alle normale betalingsmidler, både kontanter og kort, og evt. via netadgang, således at alle kunder altid har mulighed for at købe billet.

Rejsetidsgaranti mv

Rejsegarantien skal forbedres væsentligt med ensartede og landsdækkende regler, større erstatningsbeløb, mulighed for taxibon, hjælp med at komme videre og gældende også for forsinkelse ved omstigning til andet trafikselskab.

Rejsetidsgarantier skal således gælde den samlede rejse, dvs. også den fortsatte rejse med en anden tog- eller busoperatør. Og altså ikke kun den del af rejsen der foregår med DSB. Dette skal DSB forpligtes til at indgå aftaler med de øvrige trafikselskaber om.

Sikkerhed

Kundernes sikkerhed skal være i fokus.

Tog må ikke bruges til at befordre større grupper af "risikopassagerer" som f.eks. aggressive fodboldfans i forbindelse med politiets "hjemtransport" af disse, da det bibringer øvrige kunder utryghed. De nuværende aftaler med politiet er tilsyneladende for "liberale" set i forhold til de normale kunder.

Trafikeringsplaner, standsningsplaner og linjeplaner

S-banen

S-banen er den overordnede "grundstamme" i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Den skal derfor give en højkvalitets betjening, med både hurtige rejsetider og høj frekvens.

S-banen opdeles (som i dag) i to naturligt geografisk opdelt net, dels i et storkøbenhavnsk net dækkende det centrale København og de indre tæt bebyggede dele af fingerbyen (ud til Hundige, Høje Taastrup, Ballerup, Farum, Holte og Klampenborg) , dels i et regionalt net dækkende de yderste dele af byfingrene helt ud til købstadsringen (Køge, Frederikssund og Hillerød). Hertil kommer Ringbanen rundt om de københavnske brokvarterer.

Det storkøbenhavnske net betjenes af linjer med standsende tog med høj frekvens.

Det regionale net betjenes af linjer med hurtige tog, der er delvis gennemkørende på de indre strækninger, der betjenes af det storkøbenhavnske net.

Ved denne opdeling sikres korte køretider også for de kunder, der bor langt fra det centrale København. Det er væsentligt for at fastholde og tiltrække kunder fra bilen.

Modsat vil en "metrolignende" køreplan, hvor der standses ved alle stationer forlænge rejsetiden for de, der rejser langt, og dermed give færre kunder. Også selv om der i enkelte tidsrum er en højere frekvens, men da en meget stor del af kunderne fra de ydre dele af S-banenettet har tilsluttende bus- og lokalbaneforbindelser, er det ikke frekvensen, men rejsetiden, der er afgørende for valg af transportmiddel.

I myldretiderne, og efter behov i dagtimerne, kan de storkøbenhavnske linjer forlænges ud til købstadsringen for at give en supplerende frekvens samt give direkte forbindelser til de inderste stationer uden skift. (Dette kendes allerede i dag med forlængelsen af linje A fra Hundige til Solrød Strand).

Herudover kan der indsættes supplerende linjer, hvor der kan forventes at opnå en større efterspørgsel.

Som minimum skal der være ren 10 min. drift i dagtimerne på alle linjer. Dagtimeperioden ma-fr skal udvides til mindst tidsrummet 6.00 til 20.00, og lø-sø til tidsrummet 9.00 – 20.00. Uden for dagtimeren fastholdes en 20 min. frekvens, bortset fra Ringbanen, der mindst har 10 min. drift i hele driftstiden.

I det centrale København standser alle linjer ved alle stationer, og der er mindst 10 min. drift, også om aftenen, om muligt 4 min. drift svarende til metro og A-busser.

På tidspunkter med meget lav efterspørgsel som sen aften og i dele af weekenderne, kan de to geografiske net evt. slås sammen og betjenes uden de hurtige linjer, såfremt det kan påvises at de langsommere rejsetider ikke medfører færre kunder. DSB har allerede indført dette princip i weekend køreplanerne, men der mangler en vurdering af om de længere rejsetider har medført færre kunder på de lange rejser. Selvom der kan være kommet flere kunder på de kortere rejser som følge en bedre frekvens, er det vigtigt at fastholde og også tiltrække flere rejser på de lange afstande.

Der skal være betjening natten efter fredage og lørdage som i dag med mindst 30 min. drift.

Der har i de tidligere trafikeringsplaner mv. ikke været fuld opfyldelse af disse principper grundet manglende kapacitet på den centrale strækning.

Når det nye signalsystem er ibrugtaget, kan der sættes mindst 2 nye linjer ind på S-banen gennem centrum. Herved vil det være muligt at lave en trafikeringsplan, der opfylder principperne.

Det drejer sig om den manglende 10 min. drift på linje H fra Frederikssund (mod samtidig afkortning af linje C til Ballerup) samt om en højere frekvens i myldretiderne og evt. dagtimerne fra Høje Taastrup ved 10 min. drift på linje Bx eller 5 min. drift på linje B.

Det vil dog kræve investeringer i bedre strømforsyning på den centrale del af S-banen. Og på sigt også mere materiel, jf. nedenfor.

Eksempler på nye køreplaner og udbygninger af S-banen i øvrigt kan ses her:
<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Tr%C3%A6ngselskommissionen/Henvedelser/Niels%20Wellendorf/Bilag%201%20Stogs%20katalog%20for%20bedre%20infrastruktur%20februar%202009.pdf>

Hurtigere tog

Senest efter færdiggørelsen af det nye signalsystem vil det være muligt at optimere køretiderne (bl.a. ved en nedsættelse af køretidstillæggene) og dermed nedsætte køretiderne flere steder. Særligt skal det sikres at hastigheden sættes op til 120 km/t på Nordbanen mellem Lyngby og Hillerød i forbindelse med at det nye signalsystem ibrugtages her ved årsskiftet 2014/2015.

Midlertidige planer mens signalsystemet etableres

Af hensyn til anlægsarbejderne med det nye signalsystem i de kommende år samt det forhold, at endnu ikke alle S-tog har fået indbygget systemet, vil det være nødvendigt med midlertidige justeringer af linjerne således som allerede planlagt for 2015.

Da disse omlægninger ikke helt kan følge de generelle principper skal der, når signalprojektet er færdigt, vendes tilbage til de overordnede principper for linjerne.

Principiel linjeplan for S-tog

I () er vist mulige forlængelser i myldretider/dagtimer.

Storkøbenhavnske net:

- A: (Solrød Strand-) Hundige – Farum
- B: Høje Taastrup – Holte (- Hillerød)
- C: Ballerup - Klampenborg
- F: Ny Ellebjerg – Hellerup

Regionale net (delvis gennemkørende på indre del af byfingrene):

- E ("Ekspres"): Køge – Hillerød
- H ("Hurtig"): Frederikssund - Hellerup

Supplerende betjening:

- B: Høje Taastrup – Østerport (- Farum) eller
- Bx: Høje Taastrup- Østerport – Farum (med færre stop på delstrækninger)
- F: Evt. forlængelse fra Hellerup til Lyngby

Fjerntog

Udgangspunkt for betjeningen bør være de langsigtede principkøreplaner, der er fremlagt i trafikoplæggene for Timemodellen/Togfonden DK og de opgraderede regionale strækninger.

Det skal derfor være disse principkøreplaner, der indlægges i trafikkontraktens trafikerings-, standsnings-, og linjeplaner som de mål, der skal arbejdes hen mod.

Der skal laves en plan for, hvorledes principperne i trafikoplæggene kan gennemføres i hensigtsmæssige etaper i forbindelse med de enkelte strækningers udbygning år for år, således at de muligheder, udbygningerne giver, udnyttes hurtigst muligt.

Direkte togforbindelser skal bibeholdes og videreudvikles; nye el-tog skal derfor kunne adskilles og samles - for kundernes skyld. Kunderne efterspørger i høj grad gennemgående tog.

Ved flere direkte forbindelser sikres også en højere frekvens på de enkelte strækninger.

Fjerntrafikkens linjer bør som udgangspunkt trafikeres med timedrift, men således at der på de enkelte delstrækninger opnås 30 min. drift ved betjening med flere linjer.

I forhold til de fremlagte principkøreplaner i Timemodellen/Togfonden DK mangler endvidere en række forbindelser:

København – Frederikshavn og København - Struer

Der bør med den kommende elektrificering af strækningerne mellem Aalborg og Frederikshavn og Vejle og Struer være gennemkørende tog fra København til såvel Frederikshavn som Struer. Til Frederikshavn ved en forlængelse af Superlyntoget fra Aalborg, evt. kun hver anden time. Til Struer ved deling af Superlyntoget til Aarhus i Vejle med en togdel til Struer.

Nordjylland – Sønderjylland (- Tyskland)

Direkte tog op gennem Jylland er efterspurgt blandt kommunerne i Sønderjylland. De i Togfonden DK viste Intercity/regional tog mellem Aalborg Lufthavn og Aarhus hhv. mellem Aarhus og Esbjerg bør sammenlægges til et Intercitytog direkte mellem Aalborg og Esbjerg/Flensburg med deling i Kolding med en togdel til Esbjerg og en togdel til Flensburg.

Med et sådant direkte tog kan der opnås 30. min drift fra Kolding mod syd i kombination med Intercitytoget fra København. Hver time kan et tog fortsætte mod Flensburg og evt. Hamburg jf. det under internationale tog beskrevne.

Se herom også rapport fra Atkins for kommunerne i den østjyske byregion:

<http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/tru/bilag/88/1314968.pdf>

Endvidere bør Intercitytoget fra København til Flensburg/Sønderborg eller Intercitytoget fra København via Roskilde til Aarhus have en togdel til Esbjerg, således at der mellem Kolding og Esbjerg bliver 30 min. drift i kombination med Intercitytoget mellem Aalborg og Esbjerg.

Der kan således skitseres følgende linjeplan for fjerntrafikken som målsætning:

Superlyn:

- København – Odense – Aarhus – Aalborg Lufthavn (- Frederikshavn)
- København – Odense – Fredericia - Vejle – Horsens – Aarhus og med togdel fra Vejle til Struer med stop i Brande, Herning og Holstebro
- København – Odense – Kolding - Esbjerg

Intercitytog:

- København via Roskilde til Aarhus og evt. Esbjerg
- København via Køge Nord til Flensburg/Sønderborg og evt. Esbjerg
- Aalborg Lufthavn til Esbjerg og Flensburg

Regionaltog

Sjælland

På Sjælland skal regionaltogene indgå i et sammenhængende regionalt net i sammenhæng med de regionale trafiksystemer som Movias R-net og minimum 30 min. drift i dagtimerne.

For de længere strækninger på Sjælland skal der være hurtige tog (Interregionaltog), der er delvist gennemkørende på delstrækningerne nærmest København.

På alle strækninger suppleret med ekstra, hurtige tog i myldretiderne, evt. endvidere i dagtimerne hvor der er underlag.

På Kystbanen, der reelt fungerer som en del af det regionale S-togsnet, skal betjeningen være af samme omfang som på S-banens lange strækninger som f.eks. til Hillerød. Altså 10 min. drift i dagtimerne.

Det vil stadig være mest hensigtsmæssigt at koble nogle af Kystbanens tog til de lokale/regionale tog via Lufthaven til Malmö – Lund/Helsingborg for at give højfrekvent Luft-havnsbetjening fra det central København.

Strækningen fra Roskilde og stationerne herfra ind mod København (herunder senere også Glostrup) skal have en tilsvarende S-togslignende betjening. Som supplement hertil også tog, der kører via Ny Ellebjerg til Lufthavnen.

Togene fra Roskilde til København og til Lufthavnen vil delvis kunne være tog, der kommer længere borte fra end Roskilde, f.eks. fra Holbæk og Ringsted. I myldretiderne kan enkelte af togene til Lufthavnen evt. videreføres til Sverige.

Det bør undersøges, om der visse steder er underlag for samdrift med de regionernes bane-strækninger, således at der kan indføres flere direkte tog i relevante forbindelser. Det kan f.eks. være direkte tog fra København til Nakskov og Nykøbing Sjælland. Det vil dog kræve elektrificering af disse baner eller materiel der både kan køre elektrisk og på diesel.

Fyn og Jylland

Også på Fyn og i Jylland bør indføres et tilsvarende højfrekvent system. Også her mindst 30 min. drift på alle regionale linjer i dagtimerne.

Med eldrift på strækningen fra Vejle til Struer, vil det for en hensigtsmæssig trafikering være ønskeligt, om også den nye bane til Billund bliver elektrificeret, således at den kan integreres med tog der kommer længere væk fra end Vejle med direkte betjening fra f.eks. Nyborg og Kolding. Indtil der bliver mulighed for 2 linjer med 30 min. drift gennem Grejsdalen kan togene fra Vejle mod Struer hhv. Billund deles i Jelling.

Andres indkøb af togdrift på statens banenet

I forbindelse med at ansvaret for indkøb af togdrift overgår til Region Nordjylland for regionaltogene nord for Hobro, bør der også der kræves en minimumsbetjening på 30 min. i dagtimerne.

Tilsvarende i forbindelse med strækningen Køge – Roskildes overgang til Regionstog ved forlængelse af Østbanen's tog fra Stevns til Roskilde.

Der kan således skitseres følgende linjeplaner for regionaltrafikken som målsætning:

Interregionaltog:

■ Kalundborg (/Nykøbing Sjælland) - København
(Nakskov -) Nykøbing F - Ringsted - Køge Nord - København

Regionaltog:

■ Helsingør - København - Lufthavnen - Sverige
Nivå - København - Lufthavnen - Sverige
Holbæk - København
Holbæk - Ny Ellebjerg - Lufthavnen
Nykøbing F - Ringsted - Roskilde - København
Ringsted - Roskilde - Ny Ellebjerg - Lufthavnen
(Vordingborg -) Næstved - Køge - Køge Nord - København (indtil 2018 til Roskilde)
Nyborg - Odense - Fredericia - Vejle - Billund/Struer
(Esbjerg -) Kolding - Vejle - Billund/Struer
Svendborg - Odense (- Nyborg)
Ringe - Odense

Supplerende hurtige tog i myldretiderne:

■ Kalundborg - Ny Ellebjerg - Lufthavnen
■ Odense - Ny Ellebjerg - Lufthavnen
■ Nykøbing F - Ringsted - Ny Ellebjerg - Lufthavnen

Internationale tog

Tog til Sverige

For den lokale/regionale betjening af Lufthavnsbanen og videre til Malmö bør der være en S-togslignende betjening, altså 10 min. drift i dagtimerne.

Tog til Sverige, der betjener svenske strækninger ud over Lund og Helsingborg, bør ikke integreres i den danske regionaltrafik for at undgå påvirkninger ved forsinkelser på svensk side. Og derfor kun køre til København H/Østerport.

Tog fra København til Ystad for forbindelse til Bornholm fastholdes i forbindelse med alle færgeafgange. Der bør sikres plads også for rejsende uden pladsbillet.

Tog til Tyskland via Femern

Den faste Femernforbindelse giver mulighed for en væsentlig bedre betjening til det nordlige Tyskland, men også for mange rejser til det øvrige Europa. Herved kan mange fly- og bilrejser flyttes til toget. Det er derfor vigtigt, at der fra starten kommer en både hurtig og frekvent betjening.

Tog til Tyskland via den faste Femernforbindelse skal bestå dels af egentlige hurtige fjerntog ("højhastighedstog") med meget få stop og af interregionale tog, der også betjener de større byer undervejs. Begge systemer med timedrift. Indtil den faste forbindelse åbner kan de internationale tog integreres i de danske interregionale tog mellem København og Nykøbing F som i dag.

Tog til Tyskland via Padborg

Tog til Tyskland via Padborg består af Intercitytogene fra København og Aalborg til Sønderjylland og mindst hver time videre over grænsen til Flensburg og hver anden time (i samarbejde med de tyske udbydere og operatører) videre mod Hamburg.

Der kan som i dag herudover være enkelte meget hurtige tog fra Aarhus til Hamburg og videre til Berlin.

Nattoget

Nattoget med gennemgående vogne til bl.a. Amsterdam, Basel og Prag skal fastholdes. En kortere rejsetid for forbindelsen er ønskelig.

(Der er forlydende om at toget skal indstilles fra køreplansskiftet i december 2014 ("K 15"). Toget bør videreføres, hvilket bl.a. er hensigtsmæssigt efter nedlæggelsen af færgeruten Esbjerg-Harwich og som en fastholdelse af den internationale langdistancetrafik forud for den kommende faste forbindelse over Femern.)

Når Femernforbindelsen åbner bør nattoget omlægges ad denne forbindelse for at give hurtigere forbindelser (senere afgang fra København og tidligere ankomst til København).

Det skal være muligt at bruge nattoget uden pladsbillet i siddevognene.

Andre forbedringer af togbetjeningen

Der arbejdes fra flere sider på en genåbning af pt. lukkede baner. En genåbning af disse vil kunne give en række trafikale fordele, som bør indtænkes i den fremtidige trafikstruktur og derfor også kan påvirke indholdet af den nye trafikkontrakt.

Det kan overvejes, om også Tønder kan betjenes direkte fra København med væsentlig kortere rejsetider, med en togdel fra Intercitytoget fra København til Sønderborg der deles i Tinglev og fortsætter til Tønder. Dette forudsætter en genåbning af banen mellem Tinglev og Tønder, der dog så samtidig må elektrificeres. I første omgang kan forbindelsen til Tønder dog genåbnes som en regional strækning med skifteforbindelse. Ved en genåbning af denne bane vil regionaltogene fra Esbjerg til Tønder kunne fortsætte via Tinglev til Sønderborg, således at strækningen Tinglev – Sønderborg samtidig får en bedre frekvens.

Med den nye bane til Billund vil det være naturligt efterfølgende at forlænge denne til Grindsted, hvorved der opnås forbindelse til den eksisterende bane mod Bramming. Ved en sådan forlængelse og en opgradering af banen mellem Bramming og Grindsted, vil også Esbjerg kunne få direkte og hurtig forbindelse til Billund.

Materielforudsætninger

S-banen

De flere linjer vil kræve at der indsættes mere materiel, som dog i et vist omfang kan tilvejebringes ved omfordelinger mellem linjerne. Det vil dog betyde mange flere korte tog, og dermed hurtigt en risiko for overfyldte tog. Der skal derfor igangsættes en proces for anskaffelse af flere S-tog.

På mellemlangt sigt kan der frigives togsæt ved indførelse af automatisk drift på Ringbanen med nyt materiel specielt til denne strækning.

Med det udvidede trafikomfang vil der naturligt tiltrækkes flere kunder, hvorfor der fremover løbende må anskaffes nye tog til imødegåelse af pladsbehovet.

Fjern, - regional- og internationale tog

Det i nærværende forslag til trafikbetjening forudsatte om mange linjer og høj frekvens samt deling af tog, forudsætter at de fremtidige elektriske tog udformes med henblik på denne form for trafikafvikling.

Det vil sige forholdsvis korte tog, der pladsmæssigt passer til behovet på de delstrækninger, hvor der køres med kun en togdel. Med korte tog, vil det også være nemmere at opformere togene generelt ved behov herfor på delstrækninger.

Da fjerntogene på delstrækninger også løser mere regionale trafikbehov og da regionaltoget også kører på forholdsvis lange strækninger, kan det være en mulighed at have én fælles materieltype.

Hertil kommer, at nogle fjerntog også skal køre i Tyskland, men nogle regionaltog skal køre i Sverige. Dette vil medføre behov for et forholdsvis stort antal to-strømtog.

Såfremt det kan lykkes at få lavet samdrift med enkelte af regionernes banestrækninger vil det være oplagt at der også anskaffes en række tog, der både kan køre på el og diesel.

Sådanne tog vil også være hensigtsmæssige i de lange perioder, hvor elektrificeringen endnu ikke er færdiggjort, således at der er mulighed for at fastholde direkte togforbindelser mellem de elektrificerede strækninger og ikke elektrificerede strækninger.

For på kortere sigt at kunne indsætte tog fra Roskilde til Lufthavnen og evt. videre mod Sverige, kan man flytte nogle af de nuværende tog fra Kystbanen over til dette brug, hvilket betyder at nogle af Kystbanens linjer trafikalt skal sammenbindes med andre linjer der kører vest for København i stedet for at køre til Lufthavnen.

Fælles betjeningsprincipper for alle tog ved ændringer i den aftalte betjening som følge af sporarbejder mv.

Det skal i kontrakten pålægges DSB at foretage færrest mulig køreplansændringer ved sporarbejder o.l.

Det skal være således, at der kun foretages trafikale ændringer på de delstrækninger, der er direkte berørt.

For S-banen gælder det særligt at der ikke må ske aflysning af hele linjer, hvis linjen kan køre normalt på den ene side af Centrum. Der må heller ikke ske nedskæringer af frekvensen i samme anledning.

Information om ændringer skal gives i meget god tid i aviser, på nettet mv. og på tydelige opslag.

Ved midlertidige afbrydelser af togtrafikken ved f.eks. sporarbejder skal der være en erstatningsbefordring af mindst samme frekvens og kapacitet som den afbrudte.

Erstatningsbefordringen skal medtage cykler, barnevogne og kørestole i samme omfang som den normale betjening.

I dag kan cykler som oftest ikke medtages, hvilket betyder at kunderne selv skal cykle langs den spærrede strækning, hvilket kan medføre at de ikke kan nå et tog, der hvor det igen kører fra. Tilsvarende gælder for kørestole, hvortil der skal bestilles særbefordring forud for rejsen. Såfremt der ikke kan fremskaffes buser der tillader medtagning af cykler, barnevogne og kørestole, skal der umiddelbart stilles taxa til rådighed ved togets ankomst – uden at det skal bestilles i forvejen.

I de sidste mange år har DSB i stort omfang "mishandlet" kunderne på mange strækninger i forbindelse med aflysninger som følge af sporarbejder, hvor betjeningen har været nedsat til det mindst mulige. Også på strækninger, der ikke direkte har været berørt af arbejderne. Alt sammen af "produktionsmæssige" årsager. Dette bør ikke kunne ske fremover, hvorfor det er vigtigt at præcisere dette i den nye trafikaftale.

(En del af aflysningerne og en mindre frekvens er ikke sket alene af hensyn til sporarbejderne, men primært af rene produktionsmæssige årsager, herunder for at kunne tildele ferie til lokomotivførerne i sommerperioden).

Der bør sikres at DSB har mulighed for at indgå aftaler med Banedanmark om at sporarbejder mv. udføres på en måde, der gør at kunderne i mindst muligt omfang påvirkes. I dag har Banedanmark fået DSB til at indvilge i store og langvarige spærringer af trafikken for at kunne udføre deres arbejde på den billigste måde. Det kan være hensigtsmæssigt for Banedanmark, men er medvirkende til at mange kunder får en dårlig betjening, og måske helt forlader den kollektive trafik.

I mange tilfælde vil en mere kundevenlig trafik i forbindelse med sporarbejder o.l. kræve anlæg af vendemuligheder ved stationer og tilhørende sporforbindelser på tværs, transversaler. Det skal derfor også sikres, at Banedanmark får de fornødne midler til en udbygning af denne form for infrastruktur.