



Notat

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Notat vedr. TRU 58

Transport- og Bygningsministeriet har i en mail af 7. december 2015 anmodet DSB om at udarbejde et notat vedr. TRU spørgsmål 58. DSB sendte et bidrag den 11. december 2015. I en mail af 1. februar 2016 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet om at DSB opdaterer besvarelsen af TRU spørgsmål 58.

TRU spørgsmål 58:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 1. november 2015 fra Pendlergruppen Viby Sjælland vedrørende DSB's køreplan K16 og betjeningen af Viby Sjælland, jf. TRU alm. del - bilag 43.

DSB's bemærkninger:

Det fremgår i henvendelsen fra pendlertalsmanden for Viby Sj, Bent Gade, at pendlertalsmanden undrer sig over, at DSB skal øge trafikomfanget med 10 %, og at DSB samtidig har ret til at reducere trafikomfanget i weekender med 10 %.

DSB kan oplyse, at både DSB's forpligtelse til at øge trafikomfanget med 10 % i fjern- og regionaltrafikken over kontraktperioden og DSB's ret til at reducere med trafikomfanget i weekender med 10 % fremgår af DSB's kontrakt med Transport- og Bygningsministeriet.

Henvendelsen fra pendlertalsmanden indeholder en række spørgsmål, som DSB besvarer nedenfor.

Pendlertalsmanden spørger, hvor mange rejsende, der skal være for at opretholde en standsning. DSB kan oplyse, at DSB har ikke en fast målestok for hvor mange passagerer, der skal være for at opretholde en standsning. Det skyldes at det antal passagerer, der får glæde af standsningen, skal holdes op imod de gener, passagererne i toget påføres som følge af en forlænget rejsetid. Da antallet af passagerer i togene svinger fra strækning til strækning samt hen over døgnet og ugen, er det ikke muligt at opstille en generel regel. Ydermere skal standsningen være køreplansteknisk mulig, for at den er aktuel at overveje, ligesom DSB også må tage de eventuelle meromkostninger, standsningen indebærer, i betragtning.

Pendlertalsmanden spørger, om det er rimeligt, at DSB i køreplanen for 2016 ikke lader toget fra København H kl. 18:17 fortsætte helt til Ringsted, men kun lader det køre til Roskilde. DSB skal bemærke at antallet af tog, der standser i Viby Sj,

Direktions- sekretariatet

5. februar 2016

DSB
Telegade 2 B 2,1
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24689048
majuha@dsb.dk
www.dsb.dk



opfylder kravene i DSB's kontrakt med Transport- og Bygningsministeriet. Toget fra København kl. 18.17, som i K16 har endestation i Roskilde, bidrager til at opfylde kravet i trafikkontrakten om et større antal tog mellem København og Roskilde i forhold til antallet af tog på strækningen Roskilde - Ringsted.

Pendlertalsmanden ønsker, at nattog i køreplanen for 2016 fortsat skal standse på hverdage i både Borup og Viby Sj. DSB vurderer, at kundegrundlaget er størst aften/nat efter fredag og efter lørdag og derfor tilbyder DSB flere afgang her end på hverdage. Desuden er der nat efter søndag til torsdag mange sporarbejder på banen, som kræver ekstra køretid – en køretid, der nat efter fredag og lørdag kan bruges til flere standsninger i blandt andet Viby Sj, da Banedanmark her ikke udfører sporarbejder.

Pendlertalsmanden fremsætter ønske om, at et tog i køreplanen for 2016 standser i Borup og Viby Sj lørdag og søndag morgen før kl. 06:00 i retning mod København H. DSB udnytter muligheden i trafikkontrakten om at påbegynde trafikken senere lørdag og søndag morgen, og der kører derfor ingen regionaltoget fra Viby Sj før kl. 6 om morgenen. DSB vurderer endvidere, at det passagermæssige grundlag er for svagt til at det IC-tog, der passerer Viby Sj ca. kl. 5:30 standser på stationen. Dette tog har indtil videre i K16 haft ca. 100 passagerer per afgang lørdag og søndag morgen, som vil påvirkes negativt af længere rejsetid og usystematiske minuttal ved ekstra standsninger i Borup og Viby Sj.

Pendlertalsmanden spørger, hvorfor DSB omlægger togene fra Borup og Viby Sj, så de i køreplanen for 2016 ikke længere standser i Valby, men i Ny Ellebjerg. DSB baserer blandt andet denne beslutning på en analyse, som viser at ca. 500 passagerer på en almindelig hverdag og ca. 154.000 passagerer på årsbasis vil have glæde af at skifte til/fra Ringbanen eller Køge Bugtbanen på Ny Ellebjerg. Dette tal dækker rejsende til/fra stationer mellem Hedehusene og Ringsted (begge inkl.), da det er disse stationer, som betjenes af de tog, der omlægges via Ny Ellebjerg.

Det skal imidlertid understreges, at rejsetallet baserer sig på de rejsemønstre, der fandtes før den udvidede betjening af Ny Ellebjerg blev påbegyndt med K16, og kun rejser med tog. Således er de rejser, der i dag foregår med bus på en del af strækningen, fx fra Nørreport til Nørrebro eller fra Høje Taastrup til Ishøj, ikke en del af de 500, ligesom nye rejsende heller ikke er inkluderet. Det er således DSB's forventning, at det faktiske antal rejsende via Ny Ellebjerg vil blive betydeligt større.

DSB har valgt at omlægge begge Ringsted-systemer til Ny Ellebjerg, da det giver en systematisk halvtimesbetjening af Ny Ellebjerg. Ydermere vurderer DSB, at det giver den mest gennemskuelige og brugervenlige køreplan at lade alle tog i et givet system betjene de samme stationer, frem for skiftevis at betjene Valby og Ny Ellebjerg.



Pendlertalsmanden påpeger, at myldretidstoget fra Slagelse om morgenen og retur om eftermiddagen i køreplanen for 2016 ikke længere standser i Borup og Viby Sjælland. Det er korrekt, og skyldes at togene er nedlagt med den nye køreplan, da de ikke er en del af betjeningsforpligtigelsen i trafikkontrakten. De pendlerlyn-tog, pendlertalsmanden henviser til og som er en del af betjeningsforpligtigelsen, kørte før køreplansskiftet uden stop mellem København H og Nyborg, men har med den nye køreplan fået tilføjet standsninger i Høje Taastrup og Slagelse. Disse tog tilgodeser de største pendlerstrømme med korte rejsetider, og standser derfor ikke i Viby Sj og Borup.

Pendlertalsmanden fremsætter ønske om en forbindelse fra Sjælland direkte til Københavns Lufthavn. Det formodes, at der menes fra Viby Sj og Borup, idet der allerede i dag er direkte togforbindelse til lufthavnen via Københavns Hovedbanegård i form af InterCity og InterCityLyn¹. Disse tog stopper dog med undtagelse af et enkelt tidligt morgentog ikke i Borup og Viby Sj, som betjenes med regionaltog. Kontrakten mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet stiller ikke krav om, at DSB skal køre tog direkte fra Borup og Viby Sj til Københavns Lufthavn, og DSB har derfor ingen aktuelle planer om at indføre en sådan betjening.

De foreløbige erfaringer med K16 giver ikke DSB anledning til at genoverveje betjeningen af Borup og Viby Sj. DSB kan oplyse, at DSB arbejder på at forbedre rettidigheden på de tog, der betjener Borup og Viby Sj.

¹ På grund af ID-kontrollen over Øresund er disse tog i øjeblikket indstillet mellem København H og Københavns Lufthavn.