



Notat

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Notat om togbetjening mellem Danmark og Tyskland

Transport- og Bygningsministeriet har i en e-mail af 22. august 2016 anmodet DSB om et notat på baggrund af en henvendelse fra Netværket for Bæredygtig Trafik.

DSB's bemærkninger

DSB er enig i, at udfasningen af ICE-togene er en udfordring for den internationale togtrafik, da antallet af togsæt, som kan køre internationalt, reduceres til 17 IC3-togsæt. DSB forventer alligevel, at kunne opretholde stort set den samme internationale kapacitet som hidtil ved en mere intensiv udnyttelse af de IC3-togsæt, som kan køre i Tyskland. Den mere intensive udnyttelse muliggøres af elektrificeringen til Esbjerg, som giver mulighed for at anvende den samlede pladskapacitet i IC3- og IR4-flåden mere effektivt, hvormed der kan frigøres IC3-sæt til den internationale trafik.

Elektrificeringen til Esbjerg og den efterfølgende frigørelse af IC3-togsæt til den internationale trafik er en forudsætning for at kunne udbyde mindst 1.500 pladser om dagen i hver retning i sommerhøjsæsonen i 2017. DSB forventer, at IC3-togsæt kan frigøres i sommeren 2017 i forbindelse med indsættelse af elektrisk materiel til Esbjerg.

Det konkrete forslag om at indsætte tog mellem København og Hamburg via Jylland lader sig ikke umiddelbart realisere, da den tiltænkte køreplanskanal ikke er ledig. I myldretiderne benyttes kanalen af lyntog, som DSB er kontraktligt forpligtiget til at køre, og uden for myldretiderne af godstog.

Den nye bane mellem København og Ringsted, som åbner i 2019, giver mere kapacitet, men er også forbundet med en udvidelse af den samlede trafikmængde. Københavns Hovedbanegård, som i forvejen er intensivt udnyttet, bliver derfor yderligere belastet. Dette vil vanskeliggøre indsættelsen af togsystemet mellem København og Hamburg via Jylland.

DSB er imidlertid enig i, at den skitserede løsning kan afhjælpe kapacitetsmanglen i den internationale trafik på længere sigt. Derfor vil DSB lade materiel- og køreplansforslaget indgå i overvejelserne om den fremtidige trafik. I forvejen har DSB en god og konstruktiv dialog med Deutsche Bahn om mulige scenarier for den fremtidig togbetjening mellem Danmark og Tyskland.

Direktions- sekretariatet

9. september 2016

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24681010
mmil@dsb.dk
www.dsb.dk



I forhold til oplæggets afsnit om indkøb af nye ellokomotiver besluttede DSB's bestyrelse den 23. august 2016, at DSB skal indkøbe 26 nye standard-ellokomotiver (to-strøms), som primært skal trække dobbeltdækkervognene og køre regionaltrafik på Sjælland. Ellokomotiverne vil således afløse de eksisterende ME diesellokomotiver til gavn for miljøet og driftspålideligheden. Ellokomotiverne vil samtidig være med til at reducere afhængigheden af IC4, såfremt IC4 ikke kan indsættes i drift som forventet.

Foruden de 26 ellokomotiver har DSB en option på yderligere 18 ellokomotiver; 12 ellokomotiver til international kørsel og 6 ellokomotiver til kørsel i Danmark. Optionerne på op til yderligere 18 ellokomotiver skal reducere afhængigheden af IC4 yderligere samt give mulighed for at køre internationalt. DSB planlægger at påbegynde udbuddet i efteråret 2016, så de første nye ellokomotiver kan sættes i drift fra begyndelsen af 2020.