



Notat

Transport- og Bygningsministeriet
 Frederiksholms Kanal 27 F
 1220 København K

Direktions- sekretariatet

8. november 2016

DSB
 Telegade 2
 2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53
 www.dsb.dk

Nedenstående tabel viser antallet af daglige standsninger i Viby Sjælland, Borup og Hedehusene i 2014 sammenholdt med de krav til standsninger, der fremgik af daværende trafikkontrakt. Som det kan ses, er kravene til trafikkontrakten overholdt i 2014.

Trafikomfanget i 2014 er medtaget for at sammenligne betjeningsomfanget mellem den forrige og nuværende trafikkontrakt. Viby Sjælland og Borup er opgjort i samme tabel, da stationerne har samme antal standsninger med de samme tog.

Standsninger i Viby Sjælland og Borup				Standsninger i Hedehusene			
Dagtype	Kontrakt krav	K14		Dagtype	Kontrakt krav	K14	
Mod Ringsted mandag-fredag	37	38		Mod Roskilde mandag-fredag	45	45	
Mod Ringsted lørdag-søndag	24	24		Mod Roskilde lørdag-søndag	45	45	
Mod København mandag-fredag	35	37		Mod København mandag-fredag	43	44	
Mod København lørdag-søndag	21	21		Mod København lørdag-søndag	41	41	

Tabel 1. Trafikomfanget 2014

I tabel 2 nedenfor fremgår det, at DSB er forpligtet til at betjene stationerne med 31 standsninger pr. retning mandag-fredag og 18 standsninger pr. retning lørdag-søndag jf. Trafikkontrakten. Både i 2015 og 2016 er disse krav overholdt. DSB leverer udover kontraktkravet ekstra standsninger i både 2015 og 2016. Derfor har alle tre stationer en betjening, der ligger over det niveau, som er aftalt i Trafikkontrakten mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet.

Standsninger i Viby Sjælland og Borup		Kontrakt krav			DSB's trafikomfang			
Dagtype	Grundbetjening	Ekstra stop	Sum	K15	K16	Differens K15	Differens K16	
Mod Ringsted mandag-fredag	18	13	31	38	33	7	2	
Mod Ringsted lørdag-søndag	18	0	18	24	22	6	4	
Mod København mandag-fredag	18	13	31	36	33	5	2	
Mod København lørdag-søndag	18	0	18	20	19	2	1	
Standsninger i Hedehusene		Kontrakt krav			DSB's trafikomfang			
Dagtype	Grundbetjening	Ekstra stop	Sum	K15	K16	Differens K15	Differens K16	
Mod Roskilde mandag-fredag	18	13	31	45	39	14	8	
Mod Roskilde lørdag-søndag	18	0	18	47	40	29	22	
Mod København mandag-fredag	18	13	31	42	38	11	7	
Mod København lørdag-søndag	18	0	18	43	38	25	20	

Tabel 2. Standsninger i Viby Sjælland, Borup og Hedehusene

Betjening af stationerne efter indførelse af køreplanen for 2016

I weekenderne i køreplanen for 2016 har DSB reduceret grundbetjeningen på strækningerne København H-Roskilde og Roskilde-Ringsted med ca. 9 procent, hvilket er i overensstemmelse med trafikkontrakten. Dette har DSB gjort, da der ikke er et økonomisk grundlag for at opretholde yderligere betjening ud over, hvad DSB betales for gennem kontraktbetaling fra Transport- og Bygningsministeriet. Reduktionen har dog ikke haft betydning for antallet af standsninger på Viby Sjælland, Borup og Hedehusene, da der alene er tale om en reduktion i antallet af tog, der ikke betjener Borup, Viby Sjælland og Hedehusene.

I hverdagene for Viby Sjælland og Borup i retning mod København har DSB fjernet en ekstra standsning i time 7 og time 8 med køreplanen for 2016, hvilket også nævnes i henvendelsen. I retning mod Ringsted bortfaldt en ekstra standsning i time 16 i Viby Sjælland og Borup i køreplanen for 2016, hvilket fremgår af tabel 3 nedenfor, hvor det samtidig vises, hvor mange stop de tre stationer har haft i hhv. 2014, 2015 og 2016. Der bortfaldt en standsning i Hedehusene i retning mod København i myldretiden i køreplanen for 2016. Ændringerne blev implementeret ved køreplansskiftet den 13. december 2015.

Da køreplanen for 2016 trådte i kraft blev den nye trafikkontrakt i fuldt omfang implementeret. Det betyder, at Viby Sjælland, Borup og Hedehusene har de antal standsninger, som kontrakten foreskriver. DSB har benyttet muligheden for at nedsætte antallet af standsninger, da der ikke er et økonomisk grundlag for at opretholde yderligere betjening end, hvad DSB betales for gennem kontraktbetaling.

Standsninger i Viby Sjælland og Borup	K14	K15	K16	Standsninger i Hedehusene	K14	K15	K16
Time 7 mod Ringsted	2	2	2	Time 7 mod Roskilde	2	2	2
Time 7 mod København	3	3	2	Time 7 mod København	4	3	2
Time 8 mod Ringsted	2	2	2	Time 8 mod Roskilde	2	2	2
Time 8 mod København	3	3	2	Time 8 mod København	3	3	2
Time 15 mod Ringsted	2	2	2	Time 15 mod Roskilde	3	3	2
Time 15 mod København	2	2	2	Time 15 mod København	2	2	2
Time 16 mod Ringsted	3	3	2	Time 16 mod Roskilde	3	3	2
Time 16 mod København	2	2	2	Time 16 mod København	2	2	2
Time 17 mod Ringsted	2	2	2	Time 17 mod Roskilde	3	3	2
Time 17 mod København	2	2	2	Time 17 mod København	2	2	2

Tabel 3. Standsninger i Viby Sjælland, Borup og Hedehusene i myldretiderne

Systematisk halvtimesbetjening af Ny Ellebjerg

I henvendelsen nævnes, at DSB har omlagt Ringsted-togene til Ny Ellebjerg. Køreplanen for 2016 indeholder en omlægning af de tog, som kører mellem hhv. Ringsted-København/København-Ringsted og Slagelse-København/København-Slagelse således, at de køres via Ny Ellebjerg i stedet for Valby. DSB baserer bl.a. omlægningen fra Valby til Ny Ellebjerg 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 disse stationer bl.a. betjenes af de tog, der er omlagt 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 køreplanen for 2016, og kun rejser med tog. Det er således DSB's forventning, at det faktiske antal rejsende via Ny Ellebjerg vil blive betydeligt større.

DSB har valgt at omlægge Ringsted-togene 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. Samtidig er der gode korrespondancemuligheder til S-togsnettet via Ringbanen og Køge Bugtbanen på Ny Ellebjerg st. Med den nye køreplan opstår der nye attraktive forbindelser i Valbys lokalområde fra eksempelvis Ålholm st. og Vigerslev Allé st. til uddannelse på RUC ved Trekroner st.

Rettidighed på Viby Sjælland, Borup og Hedehusene

I henvendelsen nævnes rettidigheden for og aflysninger på de tre stationer. Tabel 4 viser antal aflyste ankomster, kunde- og operatørrettidighed i 2016 på henholdsvis Borup, Hedehusene og Viby Sjælland.

	Borup			Hedehusene			Viby Sjælland		
	Aflyste ankomster	Kunde-rettidighed	Operatørrettidighed	Aflyste ankomster	Kunde-rettidighed	Operatørrettidighed	Aflyste ankomster	Kunde-rettidighed	Operatørrettidighed
Januar									
Mod KBH	21	79,85%	94,20%	15	76,52%	94,42%	19	76,30%	93,06%
Mod Ringsted	18	74,55%	89,39%	13	71,76%	88,98%	18	76,85%	90,57%
Februar									
Mod KBH	16	87,09%	95,19%	16	79,72%	93,68%	16	84,80%	94,83%
Mod Ringsted	15	82,24%	90,62%	13	78,22%	88,98%	15	83,78%	91,46%
Marts									
Mod KBH	23	84,58%	95,39%	23	78,10%	93,92%	23	81,94%	94,84%
Mod Ringsted	21	77,41%	90,26%	22	65,21%	87,07%	21	78,11%	90,51%
April									
Mod KBH	39	85,25%	95,25%	41	75,01%	93,44%	39	82,19%	93,88%
Mod Ringsted	39	67,89%	88,69%	39	61,82%	85,59%	38	69,89%	89,75%
Maj									
Mod KBH	57	83,47%	94,58%	90	78,99%	93,10%	57	82,68%	93,50%
Mod Ringsted	57	59,18%	85,54%	91	63,58%	86,81%	57	60,96%	86,20%
Juni									
Mod KBH	19	89,66%	96,22%	24	84,79%	93,68%	16	88,48%	95,68%

Mod Ringsted	15	68,00%	85,51%	16	62,96%	82,26%	15	66,47%	85,48%
Juli									
Mod KBH	19	92,37%	98,34%	15	92,72%	97,20%	9	92,43%	97,90%
Mod Ringsted	9	82,89%	90,98%	14	77,84%	89,15%	9	82,34%	90,78%
August									
Mod KBH	38	85,66%	93,26%	46	83,29%	92,01%	36	84,18%	92,07%
Mod Ringsted	33	80,95%	88,15%	39	72,97%	85,88%	33	82,86%	88,97%
September									
Mod KBH	19	85,78%	92,67%	24	74,11%	89,03%	19	86,05%	92,42%
Mod Ringsted	16	78,15%	88,35%	16	66,13%	83,67%	14	78,90%	89,53%
Oktober									
Mod KBH	34	79,85%	93,10%	44	57,57%	79,79%	34	79,37%	92,20%
Mod Ringsted	30	75,10%	90,00%	36	59,20%	80,58%	30	76,04%	90,20%

Tabel 4. Aflyste ankomster, kunde- og operatørrettidighed i 2016 på Borup, Hedehusene og Viby Sjælland

DSB arbejder løbende på at forbedre driftsstabiliteten, så kunderne får en stabil og forudsigelig drift.

Disponeringsplaner

I henvendelsen omtales "kompensationsstop". Dette er ikke et begreb, som DSB arbejder med. DSB antager, at henvendelsen handler om de disponeringsplaner (nødkøreplaner), der aktiveres som udgangspunkt ved hver aflysning, der berører de omtalte stationer i tilfælde af, at timedrift uden for myldretiden eller halvtimes drift i myldretiden i aktuell retning ikke er sikret. Den træder ikke i kraft ved forsinkelser eller overbelægning. Der er udarbejdet disponeringsplaner for stort set alle strækninger, som skal sikre en optimal trafikafvikling både lokalt og i landdelstrafikken ved uregelmæssigheder. Aktiveringen af disponeringsplanen kan betyde færre afgange på større stationer.

Disponeringsplanen udarbejdes af Banedanmark og kontrolleres/godkendes af DSB. Det er DSB's opfattelse, at aktiveringen af disponeringsplanerne generelt sker hensigtsmæssigt på strækningen, men at der har været udfordringer, hvorfor der også er fokus på, at disponeringsplanerne følges ved aflysning af tog. Det betyder eksempelvis, at Driftscenteret har fokus på, at disponeringsplanerne følges ved aflysning af tog. Desuden arbejdes der løbende med forbedringer af disponeringsplanerne bl.a. i samarbejde med pendlertalsmænd og Banedanmark.

I gennemsnit i 2016 gik der ca. en halv time på Hedehusene Station, før det næste tog afgik efter en aflyst afgang. For Viby Sjælland og Borup er gennemsnitstiden ca. 45 minutter. Gennemsnitstiden skal forstås således, at en passagerer, der oplever en togaflysning i Borup, Viby eller i Hedehusene, i gennemsnit venter

henholdsvis 45 min. og 30 min., før at det næste tog standser på den pågældende station.

Påvirkning af driften

To af de største årsager til forsinkelser og aflysninger af tog på de tre stationer er fejl på Banedanmarks spor og signaler. Dertil kommer, at DSB siden efteråret 2014 har været udfordret af, at togflådens præstation generelt har været faldende. DSB igangsatte i juni 2016 en analyse af årsagerne til den faldende udvikling i materiellets præstation. Analysen er tilendebragt og der arbejdes i øjeblikket med prioritering af, hvilke konkrete tiltag der skal iværksættes for at adressere de identificerede udfordringer.

Pendlergruppens ønsker

20. minutters drift

DSB's togtrafik vest for København kører i halvtimes takt, hvorfor det er meget svært at tilpasse en 20 min. takt, som det bliver foreslået i henvendelsen.

Det vil være problematisk at øge produktionen København-Ringsted af to årsager. For det første er det den mest travle banestrækning i Danmark, hvorfor merproduktion i myldretiden, vil have en negativ konsekvens på rettidigheden, hvis det overhovedet er muligt at lave en attraktiv køreplan. For det andet er det med DSB's nuværende materielsituation ikke muligt at lave produktionsudvidelser, da DSB ikke har det nødvendige materiel til rådighed for at gennemføre en øget betjening af de tre stationer.

Af hensyn til DSB's ressourcer og Banedanmarks kapacitet kan en sådan produktionsudvidelse kun laves ved minimum at fjerne tilsvarende antal tog på øvrige sjællandske strækninger i myldretiden. Dette vil for det første betyde store afvigelser i forhold til Trafikkontrakten og for det andet vil det have store konsekvenser for de kunder, som benytter andre strækninger på Sjælland. Det er derfor DSB's vurdering, at der ikke er et økonomisk grundlag for at opretholde yderligere betjening, end hvad DSB betales for gennem kontraktbetaling fra Transport- og Bygningsministeriet jf. trafikkontrakten.

Timedrift i nattimerne

Det er DSB's vurdering, at merindtægten ved timebetjening om natten mellem 1.00 og 4.59 ikke vil opveje den øgede omkostning, som DSB vil have til materiel, personale og infrastrukturafgifter. Der er således ikke et økonomisk grundlag for at opretholde yderligere betjening, end hvad DSB betales for gennem kontraktbetaling fra Transport- og Bygningsministeriet jf. trafikkontrakten.

Nattog på hverdage

Betjeningen om natten i hverdage på stationerne Viby Sjælland, Borup og Hedehusene blev reduceret med køreplanen for 2016.

For 2017 er der ligeledes ikke planlagt standsninger med nattog på stationerne i hverdagene.

Standstninger på stationerne vil forlænge rejsetiden med otte minutter for de andre kunder i toget, som udgør langt hovedparten af de rejsende. Nattoget standser i både 2016 og 2017 natten efter fredag og lørdag, hvor kundeefterspørgslen er størst. DSB vil revurdere behovet for nattogsstandstninger ved udarbejdelse af køreplanen for 2018.

Forlænget halvtimesdrift til Borup og Viby Sjælland

Halvtimesdriften i hverdage slutter 17.46. Toget 18.16 kører kun til Roskilde. At udvide halvtimesdriften vil forøge DSB's omkostninger og ligge udover den betjening, som Trafikkontrakten foreskriver. DSB betjener i forvejen Borup og Viby Sjælland med to standstninger udover minimumskravene fra Trafikkontrakten. DSB vil revurdere halvtimesdriften ved udarbejdelse af køreplanen for 2018.

Kompensationsstop

DSB kan ikke "genindføre" kompensationsstop, da det aldrig har været besluttet at droppe disponeringsplanerne jf. ovenstående afsnit. Det er DSB's opfattelse, at aktivering af disponeringsplanerne generelt sker hensigtsmæssigt på strækningen, men DSB erkender, at der har været udfordringer, hvorfor der også er yderligere fokus på, at disponeringsplanerne følges ved aflysning af tog.

Den fremtidige betjening af stationerne i køreplanen for 2017

DSB tager Pendlerklubbens ønsker med i arbejdet med at udarbejde køreplanerne for de kommende år.

I køreplanen for 2017 har DSB på grund af rigtig mange kundeønsker indført et nyt Intercitytog mandag-fredag med afgang fra Odense kl. 4:42 til Københavns Hovedbanegård med ankomst kl. 6:27. Toget genskaber den mulighed, der var i 2015, for at ankomme til København til mødetid kl. 7. Dette nye tog får en ekstra standstning i Viby Sjælland og Borup. Baggrunden for de to ekstra standstninger er, at pendlerne fra Viby Sjælland og Borup har efterspurgt et ekstra tog om morgenen med tidligere ankomst på Københavns Hovedbanegård. Toget giver desuden en mindre rejsetidsbesparelse til København fra disse stationer på seks minutter i forhold til 2016 samt en direkte forbindelse til Valby.

Hedehusene får med køreplanen for 2017 et stop med myldretidstogene til/fra Sydbanen, hvilket i retning mod København giver tre ekstra standstninger om morgenen og tre ekstra standstninger om eftermiddagen. Dette giver desuden direkte forbindelse til/fra Valby, som har været efterspurgt af pendlerne.

Derudover fjernes regionaltogene mellem Københavns Hovedbanegård og Ringsted fra ca. kl. 22. Disse regionaltog betjener som de eneste stationerne Ny Ellebjerg, Hedehusene, Viby Sjælland og Borup. Det betyder, at InterCity-togene også skal standse i Viby Sjælland og Borup som erstatning for de fjernede regionaltog. InterCity-togene eller togene mellem Københavns Hovedbanegård og



Kalundborg vil standse i Hedehusene som erstatning for de fjernede regionaltoget.
Der er således ikke tale om en forringelse af betjeningen på de tre stationer.