



NOTAT

Dato [dato]  
J. nr. 2019-40

## **Bilag 1 - DSB's køreplanforslag for fjern- og regionaltogetrafikken i 2020**

I dette bilag gennemgås de anmodninger om fravigelser fra sine trafikforpligtelser, som DSB har fremsat i sit køreplanforslag for 2020 med tilhørende argumentation i forhold til om de imødekommes.

Det bemærkes, at flere af de fremsatte anmodninger har været fremsat og imødekommet i tidligere køreplansperioder.

### **1. Anmodninger**

#### ***1.1. København – Lufthavnen: Fast reduktion i aften timerne – færre aflysninger pga. sporarbejde***

Af DSB-kontrakten fremgår det, at DSB skal køre 115 tog alle dage mellem København H og Lufthavnen. DSB ønsker at reducere dette med 7 tog pr. retning. Anmodningen medfører desuden, at standsningsplanen ikke overholdes på København H, Ørestad, Tårnby og Lufthavnen.

Anmodningen imødekommes, fordi DSB har oplyst, 1) at Banedanmark på nuværende tidspunkt har planlagt sporarbejder på strækningen i ca. 40 % af alle søndag-torsdage i 2020. Der skal derudover foretages vedligehold af sporskifter hver anden uge. Ved at imødekomme anmodningen vil Banedanmark bedre kunne passe deres sporarbejder ind uden at skulle aflyse trafik i samme omfang som i 2018, 2) Ved at imødekomme fravigelsen vil kunderne opleve en køreplan med færre aflysninger, 3) ministeriet imødekom en tilsvarende anmodning for køreplanen for 2019 på baggrund af et tilsvarende antal planlagte sporarbejder, og 4) DSB har været i dialog med strækningens pendlerrepræsentanter, som ikke har haft bemærkninger til, at tiltaget fortsætter i 2020.

#### ***1.2. København – Holbæk: Reduceret drift lørdag og søndag morgen – nattogstjening fredag og lørdag nat***

Af DSB-kontrakten fremgår det, at DSB skal køre 85 tog mellem København H og Roskilde og 34 tog mellem Roskilde og Holbæk i grundbetjening på lørdage og søndage. DSB ønsker at reducere dette med 1 tog mellem København H og Holbæk ved at aflyse hurtigtoget lørdag og søndag morgen. Fravigelsen medfø-



rer desuden, at standsningsplanen ikke overholdes i København H, Høje Taastrup, Roskilde og Holbæk. Fravigelsen har ingen betydning for rejsende til og fra stationerne Vipperød, Tølløse og Lejre, da hurtigtoget ikke betjener disse stationer.

Til gengæld for den ønskede reduktion vil DSB indsætte et nattoget pr. retning mellem København H og Holbæk natten til lørdag og søndag. Dette finansieres ved at aflyse det førnævnte tog mellem København og Holbæk lørdag og søndag morgen. Denne omfordeling har fundet sted hvert år siden 2016.

Anmodningen imødekommes uanset, at der vil opstå rejsetidsforlængelser på op til 32 minutter for passagerer til/fra stationer mellem Holbæk og København, idet DSB har oplyst, 1) at nattoget kommer op til 80 passagerer til gavn, som ikke ellers ville have et alternativ, 2) at der i den time (time 7-8 i retning mod Holbæk og time 8-9 i retning mod København), hvor der aflyses et tog, stadig kører et stoptog, der betjener alle stationer, og 3) pendlerrepræsentanterne på strækningen og DSB vurderer, at nattoget samlet set giver en bedre betjening end to tog i timen om morgenen.

### ***1.3. København – Holbæk: Reduceret drift søndag-torsdag aften – ekstra myldretidstog mandag-fredag***

Af DSB-kontraktens trafikeringsplan fremgår det, at DSB skal køre 95 tog i grundbetjeningen mellem København H og Roskilde og 38 tog mellem Roskilde og Holbæk mandag-fredag. Eftersom DSB benytter den i DSB-kontrakten beskrevne mulighed for at reducere med 10 % på grund af senere trafikstart om morgenen på søndage, bliver kravet 85 tog mellem København H og Roskilde og 34 tog mellem Roskilde og Holbæk

Af DSB's køreplanforslag fremgår det, at DSB ønsker at fravige dette ved at køre 2 færre tog i grundbetjeningen mellem København og Holbæk søndag-torsdag ved at aflyse de sidste to hurtigtog mellem København og Holbæk. Fravigelsen medfører, at standsningsplanen ikke overholdes i København H, Høje Taastrup, Roskilde og Holbæk.

Togene er kun aflyst mellem København og Holbæk og ikke mellem Holbæk og Kalundborg. I de berørte timer videreføres stoptoget mellem København og Holbæk til Kalundborg. Dermed har passagererne på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg fortsat direkte tog til/fra København H, men dog øget rejsetid på op til 32 minutter.

Til gengæld for den ønskede reduktion vil DSB indsætte to ekstra stoptog mandag-fredag mellem København og Holbæk, således at halvtimesdriften forlænges med to timer.



Anmodningen kan imødekommes uanset, at der i de berørte timer vil opstå rejsetidsforlængelser på op til 32 minutter for passagerer til/fra stationer mellem Kalundborg og København, idet DSB har oplyst, 1) at det er et stort ønske fra pendlerne at få forlænget halvtimesdriften sen eftermiddag/tidlig aften på de små stationer mellem Roskilde og Holbæk mandag til fredag, 2) strækningens pendlerklubber og DSB vurderer, at fravigelsen giver en bedre betjening end at bevare køreplanen som den er, og 3) DSB forventer, at tiltaget vil give en lille passagervækst i de berørte timer.

#### **1.4. Samlet pakke: Omprioritering i kontraktkravene**

DSB ønsker at fravige DSB-kontraktens trafikeringsplan og standsningsplan på strækningerne København H – Kastrup, Roskilde – Ringsted, Ringsted – Nykøbing F. Til gengæld øges togbetjeningen mellem Ringsted og Slagelse samt mellem Fredericia og Århus. Fravigelsen er en samlet pakke, hvor kontraktkrav omfordeles mellem strækninger.

##### *1.4.1. Færre tog mellem København og Kastrup (IC- og lyntog)*

Af DSB-kontraktens trafikeringsplan fremgår det, at DSB skal køre 38 tog mellem København og Kastrup mandag-fredag. Eftersom DSB benytter den i DSB-kontrakten beskrevne mulighed for at reducere med 10 % på grund af senere trafikstart om morgenen på søndage, bliver kravet 34 tog mellem København og Kastrup lørdag-søndag.

Af DSB's køreplanforslag fremgår det, at DSB anmoder om at fravige fra dette antal togafgange med 3 tog mandag til fredag og 2 tog lørdag og søndag, så der i K20 kører 35 tog mandag-fredag og 32 tog lørdag samt søndag.

DSB oplyser, at baggrunden for fravigelsen er, at det er vanskeligt for DSB at leve op til trafikeringsforpligtelsen mellem København og Kastrup grundet høj belastning af strækningen. Det er DSB's vurdering, at sidekapaciteten i de tilbageværende tog er tilstrækkelig, hvorfor gevinsten af de ekstra afgangene vil være marginal. DSB bemærker desuden, at der i forvejen er en høj frekvens mellem København H og Kastrup.

##### *1.4.2. Færre tog lørdag og søndag mellem Roskilde og Ringsted*

Af DSB-kontraktens trafikeringsplan fremgår det, at DSB skal køre 9 tog mellem Roskilde og Ringsted i supplementsbetjening lørdag og 12 tog i supplementsbetjening søndag.

DSB ønsker at fravige antallet af togafgange mellem Roskilde og Ringsted med 9 tog om lørdagen og 12 tog om søndagen.

Trafikeringsforpligtelsen mellem Roskilde og Ringsted er, jf. kontrakten, forudsat øget i K20 på lørdage og søndage. Ændringen betyder, at tre togsystemer flyttes fra den gamle til den nye bane, men i weekenden reduceres trafikerings-



forpligtelsen mellem København og Ringsted kun med to tog pr. time. Dette er derfor en udvidelse fra K18 til K19 og K20.

DSB fik godkendt fravigelsen i DSB's køreplansforslag for K19.

#### *1.4.3. Færre tog mellem Ringsted og Nykøbing F*

DSB skal køre 38 tog mellem Ringsted og Nykøbing F mandag-fredag og 34 tog lørdag-søndag. DSB ønsker at reducere i antallet af tog mellem Ringsted og Nykøbing F med 3 tog per retning per dag fra mandag-fredag og 4 tog per retning per dag lørdag og søndag.

Til gengæld vil DSB indsætte nattog natten til lørdag og søndag mellem København og Ringsted i begge retninger. Togene vil køre hver time fra København og fra Ringsted mod København i fire timer. To af nattogene til Ringsted forsætter til Næstved. Fra Næstved mod København indsættes et nattog samt et nyt morgentog lørdag og søndag.

#### *1.4.4. Regionaltog forlænges mellem Ringsted og Slagelse*

Siden 2016 har DSB forlænget ét af de to regionaltog pr. time mandag til fredag mellem København og Ringsted til Slagelse i dagtimerne på hverdage. Af DSB's køreplanforslag fremgår det, at DSB ønsker at bibeholde denne forlængelse af regionaltoget. Udvidelsen består af 13 tog pr. retning mandag til fredag.

DSB oplyser, at udvidelsen tilgodeser de mange passagerer på denne strækning og aflaster IC-togene.

#### *1.4.5. Ekstra myldretidstog i Østjylland*

Siden 2016 har DSB kørt ekstra regionaltog i myldretiden mellem Fredericia og Aarhus. Af DSB's køreplanforslag fremgår det, at DSB ønsker at bibeholde de ekstra myldretidstog mellem Fredericia og Aarhus, ved at der på strækningen køres 4 ekstra myldretidstog pr. retning mandag-fredag i tillæg til det eksisterende ene myldretidstog.

Udvidelsen tilgodeser de mange passagerer på strækningen med tilnærmet kvartersdrift på de store stationer og halvtimesdrift på de mindre stationer i myldretiden og aflaster togene i landsdelstrafikken.

#### *1.4.6. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering af den samlede pakke*

Anmodningen imødekommes, fordi DSB har oplyst, 1) at antallet af afgang på de strækninger, hvor DSB aflyser tog, vil være på samme niveau eller højere end i dag, 2) at der er i forvejen er en høj frekvens mellem København H og Kastrup, 3) at det er DSB's vurdering, at sidekapaciteten i de tilbageværende tog på strækningen København-Kastrup er tilstrækkelig, hvorfor gevinsten af de ekstra afgang på denne strækning vil være marginal, 4) at fravigelserne giver DSB mulighed for at forlænge to regionaltog mellem Slagelse og Ringsted



samt indsætte myldretidstog mellem Fredericia og Aarhus, hvilket tilgodeser de mange passagerer på disse strækninger, 5) at fravigelserne giver DSB mulighed for at indsætte nattog til Ringsted/Næstved lørdag og søndag, hvilket efter det oplyste har været et stort ønske for Movia, som gerne vil udvide natbetjeningen med bus i det øvrige Sjælland, hvilket er afhængigt af, at det også er regional-togsbetjening, 6) at godkendelsen af den samlede pakke samlet set vil betyde, at DSB kører 172.000 flere togkilometer end fastlagt i kontrakten, og 7) at DSB oplyser, at det er DSB's vurdering, at godkendelsen af den samlede pakke vil være til fordel for mange kunder.

### ***1.5. Færre standsninger i Kolding og Middelfart – kortere rejsetid mellem København og Sønderjylland***

På strækningen Middelfart-Kolding, er DSB forpligtet til at betjene Kolding og Middelfart med 1 standsning i timen. DSB ønsker at fravige dette krav i time 22 og time 23 alle dage og i begge retninger. Det bemærkes, at der derudover er krav om betjening af Middelfart med 3 tog i timen på strækningen Odense-Middelfart og betjening af Kolding med 1 tog i timen på strækningen Fredericia-Kolding. Det er således alene kontraktens krav til antal standsninger i Middelfart og Kolding på strækningen Middelfart-Kolding, som DSB anmoder om at fravige.

Anmodningen imødekommes, idet DSB har oplyst, 1) at DSB herved kan fortsætte med at sikre kort rejsetid til og fra Sønderjylland, hvilket sker ved at tog til Sønderjylland kører som lyntog til Fredericia, hvorefter toget deles og kører som InterCity til Sønderborg. Hertil har DSB oplyst, at i forhold til K15 er rejsetiden forkortet med ca. 30 minutter mellem København og Sønderborg. Med skifte i Fredericia er rejsetiden mellem Sønderborg og Aarhus desuden reduceret med mellem ca. 30 og 45 minutter forhold til K15 afhængig af retning, 2) passagererne vil ikke opleve en ændring, da DSB har betjent Sønderjylland på denne måde siden 2016, 3) der sker ikke en ændring i det samlede antal tog, blot en omfordeling i strækningerne mellem Middelfart, Fredericia og Kolding, og 4) at der er registreret en passagervækst på strækningen Tinglev – Sønderborg fra 2016 til 2018, hvilket kan skyldes den kortere rejsetid mellem København og Sønderborg, da passagertallet generelt har været faldende i regional- og fjerntrafikken i denne periode.

### ***1.6. Reduceret betjening af Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør og Nyborg – kortere rejsetid mellem København og Odense***

DSB ønsker at fravige standsningsplanen i Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør og Nyborg i aftentimerne alle dage i retning mod Ringsted og om morgenen lørdag og søndag i retning mod Odense. Dette medfører, at betjeningen af stationerne med timedrift i stedet for halvtimesdrift i retning mod Ringsted starter en time tidligere om aften end foreskrevet i kontrakten. Det betyder desuden, at stationerne mod Odense har timedrift en time længere en foreskrevet i kontrakten.



Anmodningen imødekommes, fordi DSB har oplyst, 1) at DSB derved kan prioritere lynetoget – og dermed en hurtig forbindelse mellem København og Odense i de pågældende timer – idet antallet af passagerer i lynetoget i gennemsnit er 140 pr. afgang i retning mod Ringsted og 120 i retning mod Odense mod i gennemsnit 80 pr. afgang i retning mod Ringsted og 70 pr. afgang i retning mod Odense i IC-toget, 2) at det er DSB's vurdering, at mange kunder vil få en rejsetidsulempe, hvis toget skal betjene IC-stationerne på Vestsjælland, 3) at passagererne på de berørte stationer har alternative rejsemuligheder en halv time tidligere eller senere, og 4) at pendlerrepræsentanterne på strækningen ikke har haft kommentarer til fravigelsen.

### ***1.7. Reduceret betjening af Vejle Sygehus – forbedret punktlighed i Østjylland***

DSB er i henhold til kontrakten forpligtet til at standse én gang hver anden time ved Vejle Sygehus. DSB ønsker at fravige dette krav således, at lynetoget i retning mod Herning ikke standser ved Vejle Sygehus i time 18 mandag til fredag.

Anmodningen imødekommes, fordi DSB har oplyst, 1) at anmodningen fremsættes, fordi DSB gerne vil fastholde den forbedring i punktligheden på 10 procentpoint, som hidtil er opnået som følge af, at Vejle Sygehus betjenes af regionaltog – ikke af lyntog, 2) at fravigelsen er til gavn for mange passagerer og til ulempe for få passagerer, idet der i gennemsnit er 70 passagerer i lynetoget på strækningen mellem Vejle og Herning, mens der i gennemsnit var 4 af- og påstigere i time 17 og 19 på sygehuset i 2016, hvor Vejle Sygehus senest blev betjent af det pågældende lyntog, og 3) at der er gode alternative busforbindelser fra Vejle station til Vejle Sygehus med en høj frekvens og fire minutters rejsetid.

## **2 Andre ændringer i køreplanen for K20**

I sit køreplanforslag for 2020 orienterer DSB desuden om en række ændringer af køreplanen, som ligger inden for rammerne af kontrakten og derfor ikke skal godkendes af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Ministeriet skal særligt fremhæve nedenstående ændringer.

### ***2.1. Ny bane København H – Ringsted***

DSB oplyser, at IC-toget mellem København og Aarhus flyttes over på ny bane i 2020, hvor det sammen med regionaltoget til Nykøbing Falster vil betjene stationerne København H, Ny Ellebjerg, Køge Nord og Ringsted. Frekvensen på den nye bane mellem København og Ringsted øges derved med 1 tog i timen i K20, således at det samlede antal tog på ny bane er 3 tog i timen. Lynetoget vil ligesom i 2019 også køre af ny bane i K20, men vil kun betjene København H.



Overflytningen til ny bane medfører, at frekvensen på den eksisterende bane mellem København H og Ringsted reduceres med 1 tog i timen i forhold til K19. Det betyder desuden, at stationerne Valby, Høje Taastrup og Roskilde får et stop mindre i timen, og passagererne fra disse stationer mister direkte forbindelser til strækningen Fredericia – Aalborg.

### ***1.1 Tog mellem København og Hamburg kører via Padborg***

I 2020 vil der være langvarige sporspærringer på Sydbanen mellem Ringsted og Nykøbing F. For at kunne opretholde betjeningen med internationale tog til og fra Tyskland har DSB lavet en aftale med DB om, at tog mellem København og Hamborg kører via Storebælt/Padborg. DSB indsætter 3 tog pr. retning alle dage mellem København og Padborg. Togene kører som lyntog med standsning i København, Odense og Padborg på den danske side af grænsen. Ændringen medfører, at rejsetiden reduceres med 5 minutter i retning mod Hamburg og med 18 minutter i retning mod København. Fra Hamborg bliver der 2-timers drift mod Danmark med skiftevis tog til hhv. København og Aarhus.

### ***1.2 Ny station i Gødstrup***

DSB vil betjene den nye station i Gødstrup, når denne forventeligt åbner i 2. halvår 2020.