

Høringsnotat Trafikplan for den statslige jernbane 2023

Dette notat er udarbejdet på baggrund af Trafikstyrelsens høring af "Trafikplan for den statslige jernbane 2023".

Trafikstyrelsen vil gerne takke for deltagelsen i høringen og for de mange konstruktive bidrag.

Indledning

Trafikplan for den statslige jernbane var i en bred høring i foråret 2023, med høringsfrist 10. maj. Høringsudgaven har været udsendt direkte til kommuner, regioner, trafikselskaber, togooperatører og infrastrukturforvaltere samt interesse- og brancheorganisationer og har været tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside samt høringsportalen. Der er indkommet svar fra 97 forskellige parter, særligt kommuner, regioner og trafikselskaber men også interesseorganisationer og borgere har svaret. Trafikselskaberne, operatørerne, KL, Danske Regioner, DI mv. har desuden haft mulighed for at deltage i et dialogmøde om Trafikplanen undervejs.

I dette notat behandles de emner, som høringssvarene rejser, og notatet indeholder desuden en oversigt over de modtagne høringssvar. De kan læses i deres fulde længde på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Baggrund

Trafikplanen er et fælles overblik over beslutninger på den statslige jernbane.

Den formelle baggrund for trafikplanen er formuleret i lov om trafikselskaber. Heraf fremgår det, at der skal udarbejdes en statslig trafikplan for jernbanen:

"§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige



projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.”

Af lovens §9 fremgår endvidere, at hvert enkelt regionalt trafikselskab med udgangspunkt i den statslige trafikplan skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, som det pågældende trafikselskab udfører.

Udarbejdelsen af den statslige trafikplan er delegeret til Trafikstyrelsen, jf. BEK nr. 665 af 30/05/2023 om Bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, §8.

Trafikplanen har dermed til opgave at give et overblik over den fremtidige togbetjening. Det er ikke i trafikplanen, at målsætningerne for fremtidens trafik fastsættes. Trafikplanens rolle er i stedet at præsentere de politisk givne rammer og målsætninger for den statslige jernbane. Trafikplanen er heller ikke en togkontrakt, og de egentlige køreplaner udarbejdes af operatørerne indenfor rammerne af deres kontrakt med Transportministeriet og andre trafik købere. I praksis fastlægges køreplanerne for det enkelte år derfor først i året umiddelbart op til.

Trafikplanens høringsproces giver mulighed for at få kvalificeret arbejdet med udviklingen af fremtidens togbetjening med indspil fra kommuner, regioner, trafikselskaber, togoperatører, infrastrukturforvaltere og interesseorganisationer. Høringsprocessen opsamler initiativer, planer, holdninger og forslag fra lokale myndigheder mv. til togtrafikken og infrastrukturen – som så kan indgå i arbejdet med eksisterende og nye togkontrakter og nye jernbaneanlæg.

Budskaber fra høringen

De mange indsendte høringssvar vidner om stort engagement i at udvikle jernbanen og den kollektive trafik.

Der er en række fælles temaer, som høringssvarene falder indenfor, og som høringsnotatet er struktureret efter:

- Betjening og køreplaner
- Internationale tog og nattog
- Elektrificering og batteritog
- Banegods
- Passagerprognose
- Forslag til nye stationer og baner
- Udbygning af letbaner og lokal kollektiv trafik

Herudover er der bemærkninger om, at prisen for at benytte kollektiv trafik er for høj, og der er bemærkninger om vigtigheden af, at tidspunkterne i statens anlægsplan overholdes, da det har stor betydning for den lokale planlægning.

Der er dertil en række opfordringer til yderligere dialog og invitationer til Trafikstyrelsen til at drøfte mulighederne for udvikling af den kollektive trafik. Trafikstyrelsen vil gerne takke for invitationerne, og deltager gerne, hvis vi bliver inviteret. Det er dog vigtigt at bemærke at beslutningerne om udvikling og udbygning af den kollektive trafik ikke træffes i forbindelse med Trafikplan for den statslige jernbane, som kun refererer de beslutninger, der er truffet politisk.



Trafikstyrelsen har i dette notat opsummeret forslag og synspunkter under hvert af de overordnede temaer. Som nævnt, er Trafikplanens rolle at give overblik over de projekter på jernbanen, som der er truffet politisk beslutning om. Forslag til nye anlæg eller fremtidig betjening indgår derfor ikke, og de betjeningsoplæg, der er med i Trafikplanen 2023, er en fremskrivning af den trafikmængde, der kører i dag, og viser altså det betjeningsomfang, som der er afsat midler til politisk.

Nogle hørings svar har påpeget faktuelle fejl og uklare formuleringer mv. Disse ting behandles ikke nærmere i høringsnotatet, men vil blive adresseret inden den endelige udgivelse af Trafikplan 2023.

Betjening og køreplaner

Der er givet mange forslag til bedre betjening. Den konkrete drift, altså hvilke tog som kører, hvor de kører, og hvor og hvor ofte de stopper, er et emne som de fleste hørings svar har bemærkninger til.

Flere hørings svar påpeger, at der er behov for sammenhæng i den kollektive trafik. At der sikres korrespondance imellem det de forskellige kontrakt holdere bestiller, statslige tog, lokale tog, lokale busser, fremhæves i en række hørings svar som et essentielt punkt.

Vigtigheden af høj frekvens og kort rejsetid fremføres. Der nævnes specifikt planerne om Togfonden, men også den såkaldte "sjællandske timemodel" med rejsetider på 1 time fra København til de større byer på Sjælland. Timedrift på alle strækninger opfattes som et minimum, og på strækninger omkring større byer minimum 1/2-timedrift, som eksempel nævnes Sønderborg der har tog hver 2. time.

Muligheden for direkte tog imellem København og strækninger udenfor hovednettet fremføres, f.eks. Frederikshavn, Thisted og Viborg – og der peges på vigtigheden af forbindelser mellem de større byer, fx mellem Roskilde og Aarhus. Der peges også på vigtigheden af direkte tog til Midt- og Vestjylland uden skift i Vejle.

På Sjælland ønskes direkte tog til Københavns Lufthavn, i lighed med mulighederne fra svenske stationer. Hertil er der bemærkninger til driften på Kystbanen. DSB indfører i 2024 en ændret køreplan på Kystbanen, hvor togene vil køre hvert kvarter med stop ved alle stationer med længere samlet rejsetid. Region og kommuner i området ønsker bedre rejsetid. Flere kommuner ser køreplanen for 2024 som en forringelse. Der ønskes desuden flere forbindelser mellem de større byer på Sjælland, samt flere direkte tog til lufthavnen udenom Københavns Hovedbanegård.

Kvaliteten af trafikken, dvs. punktligheden, fremhæves ligeledes af mange.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Persontrafikken, som finder sted på den danske jernbane, er i alt væsentlighed fastlagt ud fra politiske beslutninger. Der ligger således kontrakter imellem Transportministeriet og operatørerne til grund for dette. På lokalbanerne er det kontraktuelle håndteret af regionerne via trafik selskaberne.



Den konkrete mulighed for at køre togene, køreplanen, fastlægges af Banedanmark, når de tildele kapacitet til operatørerne, ud fra de ønsker som operatørerne fremsætter, kombineret med infrastrukturens muligheder og begrænsninger.

Der er flere ting, der skal tages højde for, når der skal tilrettelægges en køreplan. Det er et puslespil, hvor der sker afvejninger af forskellige muligheder, for at brikkerne kan falde på plads.

Alle de store anlægsarbejder, der foregår på banen i disse år, udfordrer rejsetiderne og punktligheden. Når projekterne er færdige, vil der ske en hastighedsopgradering, som i kombination med elektrificering og udrulning af signalprogrammet, samt indsættelse af nye tog med bedre acceleration og højere makshastighed, giver en forbedring af rejsetider og punktlighed. Efterhånden som nye projekter tages i brug, kan der ske yderligere en reduktion af rejsetiderne. Hvad rejsetiderne konkret bliver, afhænger af standsningsmønster mv. i en konkret køreplan.

I en køreplan er det altid en afvejning imellem at sikre korte rejsetider for de største stationer, samtidig med at de mindre stationer også skal betjenes. Når der indføres et ekstra stop på en toglinje, bliver rejsetiden længere for alle de passagerer, som ikke skal af eller på ved stationen.

Trafikken på Sjælland skal tage højde for at der er tæt trafik og begrænset kapacitet gennem København og på Hovedbanegården. Linjerne er derfor tilrettelagt bl.a. under hensyn til kapacitetsudnyttelsen i København. Andre steder sker der en udbygning af kapaciteten, f.eks. på Vestfyn og i Aarhus.

Ligeledes er det besluttet, at S-togene skal være førerløse i fremtiden, som man kender det med Københavns metro, og der skal derfor ske en opgradering på S-banen, så den automatiske drift understøttes. De nye tog og automatisk drift skal give mulighed for at forbedre betjeningen med flere afgang og tættere trafik på hele S-banen – særligt uden for myldretiden.

Internationale tog og nattog

Enkelte hørings svar beskæftiger sig med internationale tog og nattog. Nattog i Danmark køres i dag alene i grænseoverskridende, transiterende trafik, de fleste som kommerciel trafik, dvs. trafik som ikke er offentlig servicetrafik og ikke modtager kontraktbetaling. Der er ikke i dag nogen nattog, som kører på kontrakt med den danske stat.

Flere hørings svar fremhæver jernbanen som en grøn og attraktiv rejseform på de længere strækninger og et alternativ til bilen eller kortere flyrejser i Europa.

Flere hørings svar bemærker de seneste internationale initiativer, både omkring en mulig revitalisering af TEE 2.0 (Trans Europa Ekspres), som EU's 10 pilotprojekter. Begge indebærer kørsel til, fra eller igennem Danmark. Og begge både i dagtrafik og som nattog.

Der peges på mulighed for øget eller ny lokal trafik, både via "den grønne grænse" ved Padborg og når den faste forbindelse via Femern Bælt åbner. I korridoren via Femern Bælt, hvor der i dag ikke er togtrafik, anbefales at forberedelser iværksættes både for dansk-tysk regional togbetjening og i forhold til den internationale fjerntrafik. Med åbningen af Femern Bælt ønsker Lolland kommune fx, at stop i hhv. Nykøbing F og Holeby prioriteres. Tilsvarende er der ønsker for eksempelvis Næstved og Vordingborg.



Ift. den 'grønne grænse' fremhæves en bekymring for tilrettelæggelsen af trafikken mellem Jylland og Tyskland, hvis der indføres togskifte i Tinglev, og det bemærkes at den regionale jernbanetransport fra Flensborg til Danmark vil blive betydeligt forringet ved at indføre togskifte i Tinglev.

Jyllandskorridoren anbefales som en mulighed for at betjene de store byer, herunder Aalborg, Aarhus, Horsens, Trekantområdet og byer i Sønderjylland med vækstcentre sydpå. Hjørring kommune peger på muligheden for internationale jernbaneforbindelser via (skifte) i færgehavnene i Nordjylland.

Dertil kommer trafikken over Øresund, hvor der planlægges øget trafik fra svensk side, både med regional- og fjerntrafik, hvilket anbefales at indgå i dansk planlægning.

Flere hørings svar efterlyser konkrete tidsperspektiver, fastlæggelse af frekvens og standsningssteder for den grænseoverskridende jernbanetrafik.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Ønsker om prioritering af grænseoverskridende fjerntogsforbindelser ligger på linje med europæiske tiltag for at fremme denne type trafik i de senere år, ligesom nattogstrafik igen er kommet på dagsordenen i Danmark.

Det er muligt at køre på markedsmæssige vilkår for alle operatører, ligesom der kan ske samarbejde mellem forskellige operatører eller trafikkbøbere. Hvilke stationer der standses ved for de internationale tog, om der er direkte forbindelser o. lign., er i høj grad op til operatørerne.

Med beslutningen i forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, så vil Tinglev i udgangspunktet blive omstigningsstation mellem danske og tyske regionaltog. Dermed åbnes muligheden for at Sønderborg fra omkring 2028 kan få tog hver time, frem for et tog hver anden time som i dag.

Til den øvrige internationale trafik vil DSB i fremtiden anvende lokomotiver og vogne. DSB kører i dag mellem henholdsvis København og Aarhus til Hamborg i samarbejde med DB. Ift. betjening med tog mellem Hamborg og Aarhus, eller andre byer i Østjylland, forventes det, at det vil være op til operatøren (DSB), hvorvidt der vil være forretningsmæssigt grundlag for at køre internationale passagertog på disse strækninger. Desuden har DSB hensyn til, hvilket materiel der er til rådighed, og hvor det anvendes. Det er samlet set forventningen, at DSB - efter en midlertidig indstilling i 2024-2026 - vil genoptage trafikken Aarhus-Hamborg, når der er elektrificeret mellem Fredericia og Aarhus ultimo 2026. For at kompensere for den midlertidige indstilling indsætter DSB flere afgang fra København til Hamborg og passagerer fra Aarhus kan skifte i Kolding til det internationale tog.

Fra EU's side tages der konkrete initiativer til flere internationale passagertogsforbindelser til/fra Danmark, både almindelige passagertog og nattogsforbindelser. Blandt andet forventes flere nye internationale togruter via Danmark, København-Berlin med forlængelse til Prag eller Leipzig, samt Hamborg-Gøteborg, med evt. forlængelse til Oslo, samt nattogsforbindelser Stockholm-Berlin via Danmark.

Elektrificering og batteritog

Der er stort fokus på elektrificering til Herning/Struer og til Nordjylland, og der sættes spørgsmålstegn ved, om batteritog vil kunne klare godstrafikken.



Nordjyske Kommuner, Region Nordjylland, NT og Business Region North m.fl. bemærker, at strækningen Lindholm-Frederikshavn er angivet som TEN-T strækning og derfor efter deres opfattelse skal elektrificeres med køreledninger. Der er desuden forventning fra de nordjyske kommuner, region og trafikselvskab om, at DSB genoptager IC-betjening til Frederikshavn.

Syv midt-vestjyske kommuner m.fl., mener at strækningen Vejle-Struer skal elektrificeres, at togsift i Vejle er uhensigtsmæssigt, og at mulighed for godstog og direkte tog mellem landsdelene bør opretholdes.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

For passagertog er det forventningen, at det vil være batteritog, som i fremtiden kører på de strækninger, der ikke elektrificeres med køreledningsanlæg, jf. aftale om en infrastrukturplan 2035 fra juni 2021.

Batteritog er i dag en moden teknologi, og der indsættes batteritog på jernbanestrækninger i flere europæiske lande i de kommende år. I Danmark bliver de første batteritog leveret til brug for strækningerne Skjern-Holstebro og Lemvigbanen omkring årsskiftet 2024/2025.

Af Aftale om en infrastrukturplan 2035 fremgår det, at muligheden for at køre med batteritog i fjerntrafikken skal undersøges. Dette kan potentielt give mulighed for at køre med direkte tog til/fra København, til strækninger som ikke bliver elektrificeret med køreledningsanlæg. Idéen er, at togene vil køre som almindelige el-tog på de strækninger, hvor der er køreledninger, mens de vil få strøm fra batteriet, når de kører på strækninger uden køreledning.

I Aftale om en infrastrukturplan 2035 fremgår, at de ikke-elektrificerede strækninger forventes betjent med batteritog i fremtiden. Dette betyder, at der skal opsættes ladeinfrastruktur flere steder på disse strækninger.

Godstrafikken kan i fremtiden fortsat anvende andre typer trækraft end alm. el-lokomotiver, når der køres på strækninger, som ikke bliver elektrificeret med køreledninger. Herunder kan lokomotiver med batterier også være en mulighed afhængigt af den teknologiske udvikling. Godstrafikken køres generelt på markedsmæssige vilkår, og det er op til den enkelte operatør, hvilken type lokomotiv der benyttes.

Banegods

Godt 30 af de indkomne svar beskæftiger sig med gods på jernbane i en eller anden form. Det er både myndigheder, regioner og kommuner, direkte interessenter og andre.

Et gennemgående træk er kritik af Trafikplanens manglende fokus på og strategi for fremme af jernbanegods, og manglen på en dansk strategi for at nå EU's målsætninger ved at flytte gods over på jernbanen.

En række hørings svar henviser til EU's "Grønne pagt" (Green Deal) og målsætning om, at gods på jernbane ønskes fordoblet frem mod 2050. Dansk Jernbaneforbund fremhæver, at det grundlæggende princip i den europæiske "grønne pagt" er, at priserne bedre skal afspejle den påvirkning, forskellige transportformer har på miljøet.

Der peges også på revisionen af TEN-T forordningen og sammenhæng med Scan-Med korridoren.



Trafikverket i Sverige fremhæver behovet for et fælles udredningsarbejde om fremtidig person- og godstrafik via Øresund.

Flere svar peger på Jyllandskorridoren, som en fremtidig prioritering. En række jyske kommuner, samt Region Nordjylland og Region Midtjylland peger på behovet for at elektrificere banestrækningerne til Hirtshals og Frederikshavn.

Vigtigheden af interoperabilitet, at forskellige (tekniske) systemer kan samarbejde, fremhæves. Der peges også på direkte driftsmæssige problematikker som manglende kapacitet, prioritering og flaskehalse i jernbaneinfrastrukturen.

Dansk Banegods peger på muligheden for at etablere en banegodsreaktiveringspulje, for understøtning af tiltag som fremmer gods på jernbane. Der foreslås en pulje på 25 mio. kr.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Godstrafikken i og gennem Danmark køres af forskellige godsoperatører og foregår på markedsmæssige vilkår. Størstedelen er transitgods, ifølge Danmarks Statistik var ca. 81 pct. af godset gennem Danmark transitgods i 2022.

Jernbanen gennem Danmark er del af den internationale godskorridor mellem Skandinavien – Middelhavet, og som sådan skal godstrafikken prioriteres, jf. EU's godsforordning. For at kunne køre på den statslige jernbane i Danmark skal togoperatørerne ansøge om kapacitet (kanaler) hos Banedanmark. Banedanmark tildeler kapaciteten efter en tildelingsproces. I denne proces sker en samordning ift. ønskerne fra de forskellige operatører. Der er op til Banedanmark at tildele kanalerne på baggrund af ønskerne fra operatørerne. Udover den nødvendige kapacitet på jernbanenettet i Danmark er det vigtigt, at transporterens samlede forløb koordineres i Scan-Med korridoren.

Der præsenteres i Trafikplanen flere udbygninger af infrastrukturen, som vil give mulighed for bedre kapacitet og en mere effektiv godstransport, herunder Femern Bælt forbindelsen, ny jernbane over Vestfyn og udbygning til dobbeltspor i Sønderjylland. Hertil kommer kapacitetsudvidelsen ved Ringsted, som bliver et afgørende projekt for at få gods- og passagertogstrafikken til at hænge sammen, ikke mindst når Femern Bælt-forbindelsen åbner og transitgodstogene kommer fra Femern og ikke Storebælt.

Ved Øresundsbanen sker omlægning til retningsdrift gennem Københavns Lufthavn station, som forbedrer kapaciteten her, og overhalingsspor ved Kalvebod. Endelig skal nævnes udrulning af det nye europæiske signalsystem, ERTMS, og elektrificeringen af hovedbanen nord for Fredericia, som alle er projekter, der vil være en betydelig gevinst for jernbanegodstransport, når de er fuldt ibrugtaget. Det er dog også projekter som i transformationsperioden giver vanskeligheder for togdriften.

Trafikplanen præsenterer køreplaner for den trafik, der kører på offentlige kontrakter, dvs. størstedelen af passagertrafikken. Det er derfor også passagertrafikken, som der er foretaget køreplansberegninger for. Der er taget hensyn til den forventede udvikling ift. kapacitet til godstrafikken på hovedstrækningerne. Men Trafikplanens opstiller ikke køreplaner for jernbanegods, der kører på markedsvilkår.



Passagerprognose

Høringen viser, at prognosen for passagertallene af flere opfattes som meget lav. Det bemærkes fra flere parter, at passagerprognosen er alt for uambitiøs, givet de store investeringer i jernbanen og de projekter, der er under anlæg nu.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikplan for den statslige jernbane viser en prognose for, hvordan passagertallet på jernbanen kan udvikle sig, hvis trafikken køres, som forudsat i beregningerne.

Betjeningens omfang fastlægges i de togkontrakter, som staten indgår med operatørerne. Her i september 2023 er kontrakterne følgende: Togkontrakt med Arriva om trafikken i Midt- og Vestjylland og Svendborgbanen frem til 2028 med option på forlængelse til 2030, og der er indgået kontrakt med DSB om trafikken på Sjælland, landsdelstrafikken, S-togstrafikken, Aarhus-Esbjerg og lokaltoget på Vestfyn frem til og med 2024. Hertil kommer de øvrige operatører på statens baner, som kører på kontrakt med regionerne og med Skånetrafiken.

Passagerprognosen er beregnet på den Grønne Mobilitetsmodel (GMM), som er udviklet af Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Beregningerne er foretaget for 2030 og 2035, dvs. passagerprognosen ligger udover den periode, der er indgået trafikkontrakter for. Betjeningsomfanget er derfor fastsat ved en fremskrivning af dagens trafik. De forventede rejsetidsbesparelser, som følge af forbedret infrastruktur er medtaget, men der er ikke indregnet en øget trafikmængde, da der ikke er truffet politisk beslutning herom.

Trafikplanen opstiller ikke forskellige scenarier for, hvordan passagerudviklingen kunne se ud, men redegør, ud fra de kendte forudsætninger, for den forventede passagerudvikling jævnfør den beregningsmodel (GMM), der benyttes til at prognosticere passagerudviklingen.

For S-togstrafikken forholder det sig anderledes. Der er besluttet en udvidelse af S-togsdriften, da S-tog i de kommende år omlægges til automatisk drift, hvilket gør det muligt at udvide trafikken. Desuden planlægges S-tog på sigt forlænget fra Høje Taastrup til Roskilde. Derfor indgår en udvidelse af S-togtrafikken i passagerprognosen. I køreplanen for 2030 og 2035 regnes med, at der kører 32 tog i timen (30 tog i dag) på det centrale snit af S-banen gennem Boulevardtunnelen, og trafikken er bl.a. udvidet mellem Ballerup og Carlsberg Station og mellem Hundige og København H.

Tallene i prognoserne dækker over rejser, der bliver foretaget på de statslige jernbanestrækninger. De rejser der foretages alene på de ikke-statslige jernbaner (metro, letbane, lokalbane) er ikke med. Eksempelvis er rejser mellem Hirtshals og Hjørring ikke med i stationstallene, da rejsen foregår alene på lokalbanen. En rejse mellem Hirtshals og Aalborg er med, men tæller som en afrejse fra Hjørring station.

Der foretages en generel fejlretning mv. i passagerprognosen på baggrund af høringssvarene, men de grundlæggende forudsætninger for beregningerne ændres ikke.

Forslag til nye stationer og baner

Trafikstyrelsen har modtaget et antal høringssvar vedrørende forslag til stationsåbninger, og forslag til helt nye baneprojekter. Ny infrastruktur besluttet politisk, ligesom igangsættelser af



undersøgelser af ny infrastruktur også besluttet politisk. Trafikplanens rolle er at give overblik over alle de projekter, der allerede er truffet politisk beslutning om.

De fremlagte forslag medtages derfor ikke i Trafikplanen, men vil indgå i det videre arbejde med planlægning af jernbanen.

En række høringssvar efterlyser etablering af nye stationer og standsningssteder, herunder:

- Roskilde Vest
- Laurbjerg i Favrskov Kommune
- Søften i Favrskov Kommune
- FASTERHOLT eller andre lokaliteter ved Herning
- Holbæk Vest
- Trylleskov Strand station ved Solrød på S-banen
- Tvis i Holstebro Kommune
- Shunt ved Langå
- Hastrup syd for Køge
- Rønbjerg vest for Skive
- Hovedgård i Horsens Kommune

En række høringssvar kommer med ønsker om nye baner og øvrige anlæg, herunder:

- Dobbeltspor Køge-Køge N
- Nedgrave jernbanen gennem Silkeborg
- Billundbane
- Genåbne Tønder-Tinglevbanen
- Kattegatforbindelsen
- Dobbeltspor Lystrup-Hornslet, og flere krydsningsstationer på Grenåbanen
- Bane til Dragør
- S-tog til Hundested over Slangerup, eller S-tog med 20 minutters drift
- Kombiterminal øst for Ringsted
- Kombiterminal ved Køge
- Ny strækning Viborg-Bjerringbro-Hammel-Aarhus

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Mulighederne for genåbning af stationer og etablering af nye stationer er blevet overvejet gentagne gange de senere år, se bl.a. Trafikstyrelsens rapport "Optimering af stationsstrukturen" fra 2014.

Det er en kompleks problemstilling. En åbning af en station har lokale gevinster i form af bedre togbetjening for lokale borgere, og det er naturligt, at mange byer langs med jernbanen ønsker, at toget standser i deres by. Men åbning af stationer har også en række ulemper i form af direkte omkostninger, kapaciteten på banen samt ikke mindst forlænget rejsetid for de øvrige rejsende, der ikke benytter den pågældende station. Et ekstra stop på togturen indebærer dels en forlænget rejsetid og dermed et tidstab, dels en øget kompleksitet i køreplanlægning, der kan påvirke regularitet og muligheder for genopretning af driften negativt.

De foreslåede stationsåbninger ligger hyppigt på enkeltsporede strækninger, hvor trafikafviklingen i forvejen har interne bindinger ift. krydsningsstationer mv.



Der er ligeledes anlægs- og driftsomkostninger forbundet med etablering af et nyt standsningssted, hvorfor det er en politisk beslutning. Erfaringen fra de seneste stationsåbninger (Langeskov, Jerne, Kalundborg Øst m.fl.) viser et omkostningsniveau på 50-200 mio. kr. for anlæg af stationen og ombygning af skinnet og signalsystem. I forbindelse med beslutning om etablering af et standsningssted, opstilles der et beslutningsgrundlag for Folketinget, hvor der dels laves et estimat af omkostningerne, dels en vurdering af effekten for passagererne, herved kan den samfundsøkonomiske gevinst ved standsningsstedet opgøres.

Det er Trafikstyrelsens erfaring, at de fleste potentielle standsningssteder på jernbanen ikke har en positiv samfundsøkonomi. Det vil sige, at gevinsten for de borgere der opnår gavn af et nyt standsningssted, ikke modsvarer omkostningen til etablering af standsningsstedet, den øgede omkostning til togdrift, og tidstabet for de eksisterende passagerer i toget.

De foreslåede stationslokaliteter vil kunne indgå i fremtidige overvejelser om åbning af nye stationer.

I forhold til anlæg af nye baner og øvrige anlæg, så er disse ikke med i Trafikplanen, hvis ikke de er politisk besluttet. Trafikplanen beskriver besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik. Trafikplanen indeholder derfor en forholdsvis detaljeret beskrivelse af allerede besluttede projekter. Beskrivelser af projekter, som der ikke er truffet beslutning om, indgår ikke. Heller ikke de projekter, som der foretages undersøgelser af indgår, før undersøgelserne er afsluttede og beslutning om anlæg er truffet.

Blandt de foreslåede nye baneanlæg i listen ovenfor er der enkelte som undersøges i øjeblikket, og flere der allerede har været undersøgt fra statslig side:

- Ny bane til Silkeborg er besluttet, og Banedanmark er i øjeblikket i gang med miljøundersøgelserne. Forslaget om at nedgrave banen er derfor sendt videre til Banedanmark.
- Med Infrastrukturplan 2035 er det besluttet, at der skal udarbejdes en forundersøgelse af dobbeltspor Køge-Køge N.
- En bane til Billund har været undersøgt, og der er ikke truffet beslutning om anlæg.
- En Kattegatbane har været undersøgt på forundersøgelsesniveau.
- En genåbning af Tønder-Tinglev har været undersøgt i 2009. Banen har ikke været vedligeholdt siden starten af 00'erne, og kan ikke anvendes i dag.

Udbygning af lokal kollektiv trafik

Der er i mange af høringssvarene fokus på det gode samarbejde om skiftstederne på tværs af sektoren.

Knudepunkter

På tværs af landet bemærkes det, fx fra Region Sjælland og Nordjyllands Trafikselskab og andre, at der ønskes en nærmere beskrivelse af, hvordan staten aktivt kan indgå i arbejdet med at udvikle knudepunkterne og have fokus på de gode skift mellem transportmidlerne. Der henvises både til behov for øget koordinering og samarbejde, og til at planerne for de puljer, der er afsat til stationerne, uddybes.

Trafikstyrelsens bemærkninger:



Der er mange parter i udviklingen af knudepunkterne. Statens rolle er som oftest via puljer, som kommuner og trafikskaberer kan søge. DSB Ejendomme har desuden en aktiv rolle i udviklingen af stationerne, og har været med til at etablere cykelparkering og pendlerparkering til biler ved mange stationer.

De seneste 15 år har der været udmøntet en række statslige puljer, som har været medvirkende til udvikling af knudepunkter eksempelvis fremkommelighedspuljen, busfremkommelighedspulje, puljer til cykelparkering, pulje til investering i bustrafik, grønne puljer mv. I Aftale om en Infrastrukturplan 2035 er der afsat nye puljer målrettet stationer.

Puljerne har som oftest været ansøgningspuljer, hvor trafikskaberer og kommuner kan søge om bidrag til et bestemt projekt, og hvor der er krav om medfinansiering typisk på 50 pct. Puljerne har bl.a. medfinansieret nye busterminaler ved stationer og ombygning af stationsforpladser, så busserne kom tættere på toget, og så busserne kan køre ind og ud mere effektivt og med moderne informationstavler.

Puljerne til tilgængelighed på stationer og puljen til attraktive stationer afsat med Aftale om Infrastrukturplan 2035, er ikke ansøgningspuljer på samme måde, men administreres af Banedanmark og DSB. Administrationsgrundlagene kan findes på Transportministeriets hjemmeside.

Pulje til tilgængelighed på stationer uddeles årligt mellem 2022 og 2035 af forligskredsen på baggrund af et oplæg fra Banedanmark. Banedanmark udarbejder oplægget efter inddragelse af Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen, samt relevante kommuner og trafikskaberer.

Pulje til mere trygge og attraktive stationer administreres af DSB. Puljen uddeles årligt af forligskredsen fra 2022 og indtil puljen er brugt på baggrund af indstilling fra DSB. I udarbejdelsen af indstillingen inddrager DSB Banedanmark, relevante kommuner og organisationer, med det formål at DSB kan videregive lokale input til forligskredsen.

Særligt ift. Grenaabanen

Flere høringsvar bemærker, at der ikke kan søges midler fra den statslige pulje til tilgængelighed, som er afsat med Infrastrukturplan 2035, til infrastrukturen på Grenaabanen, fordi den ikke af staten betragtes som statsbane. Høringsvarene påpeger, at Grenaabanen fortsat er ejet af staten, selvom Aarhus Letbane er infrastrukturforvalter.

Region Midtjylland og Midttrafik angiver fx følgende: "Det skal imidlertid understreges, at Grenaabanen fortsat er en statslig strækning ejet af Banedanmark, som har ansvar for infrastrukturen. Det vil sige, at løbende vedligeholdelse og fremtidig modernisering af spor, dæmninger, broer, overkørsler og de fleste perroner påhviler Banedanmark. Følgelig indgår stationer og strækninger på Grenaabanen på lige fod med statens øvrige banestrækninger i forhold til Banedanmarks prioriteringer, samt mulighed for at søge statslige puljer til stationsmoderniseringer".

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Følgende puljer med relevans for emnet indgår i Infrastrukturplan 2035:

- Pulje til tilgængelighed på stationer
- Pulje til mere trygge og attraktive stationer



- Forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange

Som nævnt ovenfor administreres puljerne af hhv. Banedanmark og DSB. Puljerne uddeles af forligskredsen på baggrund af indstilling fra Banedanmark og DSB, som udarbejder indstillingen efter inddragelse af lokale parter og relevante organisationer.

Puljerne er ikke traditionelle ansøgningspuljer. I det omfang det er relevant vil Trafikstyrelsen opfordre til direkte dialog med puljeadministrationen i Banedanmark og DSB.



BILAG, oversigt over hørings svar og resumeer

Kommuner	Dokument nr.
Assens Kommune	1
Billund Kommune	2
Brønderslev Kommune	3
Dragør Kommune	4,5
Esbjerg Kommune	6
Favrskov Kommune	7
Faxe Kommune	8
Fredensborg Kommune	9
Frederiksberg Kommune	10
Frederikshavn Kommune	3
Frederikssund Kommune	11
Faaborg-Midtfyn Kommune	1
Halsnæs Kommune	12
Helsingør Kommune	13
Herning Kommune	14
Hillerød Kommune	15
Hjørring Kommune	16 samt 1
Holbæk Kommune	17
Holstebro kommune	18A samt 14
Horsens Kommune	18B
Hørsholm Kommune	19
Ikast-Brande kommune	14
Jammerbugt Kommune	3
Kalundborg Kommune	20
Kerteminde Kommune	1
Kolding Kommune	21
Københavns Kommune	22
Køge Kommune	23
Langeland Kommune	1
Lejre Kommune	24
Lemvig kommune	14
Lolland Kommune	25
Lyngby-Taarbæk Kommune	26
Læsø Kommune	3
Mariagerfjord Kommune	3
Middelfart Kommune	1
Morsø Kommune	3
Norddjurs Kommune	27
Nordfyns Kommune	1
Nyborg Kommune	1
Næstved Kommune	28
Odense Kommune	1
Randers Kommune	29





Rebild Kommune	30 samt 3
Ringkøbing-Skjern kommune	14
Ringsted Kommune	31
Roskilde Kommune	32
Silkeborg Kommune	33
Skanderborg Kommune	34, 35
Skive kommune	36 samt 14
Solrød Kommune	37
Struer kommune	14
Svendborg Kommune	1
Sønderborg Kommune	38
Thisted Kommune	3
Tønder Kommune	39
Varde Kommune	6
Vejle Kommune	40
Vesthimmerlands Kommune	3
Viborg Kommune	41
Vordingborg Kommune	42
Ærø Kommune	1
Aabenraa Kommune	43
Aalborg Kommune	3
Aarhus Kommune	44
Regioner	
Region Hovedstaden	45
Region Midtjylland	46
Region Nordjylland	3
Region Sjælland	47
Region Syddanmark	48
Trafikselskaber	
Midttrafik	49
Movia	50
Nordjyllands Trafikselskab	3
Sydtrafik	51
Øvrige myndigheder og selskaber	
Banedanmark	52, 53
DB Cargo Scandinavia A/S	54
DSB	55
Hirtshals Havn	56
Metroselskabet	57A
Hovedstadens Letbane	57B
Nordjyske Jernbaner	3
Trafikverket	58
Aarhus Letbane	59



Interesseorganisationer og borgere	
Bo Christiansen, pendlerrepræsentant Lille Syd	60
Bussiness Region North	61
Dansk Banegods	62
Dansk Handicapforbund	63
Dansk Jernbaneforbund	64
Dansk Persontransport	65
Foreningen Vestfyntoget	66
IDA Rail	67, 68
Michael Madsen	69
Passagerpuls	70
Passagerrådet for region Nordjylland	71
Rådet for bæredygtig trafik	72
Thomas Aalstrup Rasmussen	73
Stefan Seidler, parlamentsmedlem Den Tyske Forbundsdag (SSW)	74

Resume af de samlede hørings svar til trafikplanen

Kommuner

Byregion Fyn, hørings svar nr. 1

Byregion Fyn har afgivet et hørings svar på vegne af de fynske kommuner: Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Kerteminde Kommune, Langeland Kommune, Middelfart Kommune, Nordfyns Kommune, Nyborg Kommune, Odense Kommune, Svendborg Kommune og Ærø Kommune.

Byregion Fyn bemærker:

- Ønske om at etablere en togbetjening af stationerne på Vestfyn hver 30 min. i begge retninger.
- Ønske om at der indføres batteritog på Svendborgbanen.

Billund Kommune, hørings svar nr. 2

Billund Kommune bemærker:

- At der i trafikplanen ikke planlægges togbetjening i kommunen.

Fælles hørings svar fra de nordjyske kommuner samt Region Nordjylland, Nordjyske Jernbaner og Nordjyllands Trafikselskab, hørings svar nr. 3

Frederikshavn Kommune, Hjørring Kommune, Brønderslev Kommune, Rebild Kommune, Mariagerfjord Kommune, Vesthimmerlands Kommune, Thisted Kommune, Jammerbugt Kommune, Læsø Kommune, Morsø Kommune, Aalborg Kommune, Region Nordjylland, Nordjyske Jernbaner og Nordjyllands Trafikselskab bemærker:

- Ønsker en elektrificering af hele hovedstrækningen i Nordjylland, helt til Frederikshavn.



- At trafikplanen bør suppleres med et afsnit om godstransport fra det nordvestlige Skandinavien, samt med en godskorridor gennem Jylland.
- At fastholdelse af trafikken igennem Aalborg fra Skagen til Skørping er vigtig.
- At standsningsmønsteret for IC og IC-Lyn i Himmerland, først planlægges når analysen vedr. forlængelse af regionaltogetskørselen til Hobro er færdig.
- Ønske om at trafikplanen indeholder en vision om, hvordan hele Danmark kobles på nattetogsnettet.

Dragør Kommune, høringssvar nr. 4 og nr. 5

Dragør Kommune bemærker:

- At de har flere ønsker til banebetjeningen i Dragør Kommune, bl.a. en letbane/metroforbindelse fra København lufthavn til Dragør.
- At fremtidig bane- eller busbetjening af Dragør Kommune indarbejdes i kapacitetsforbedringer af Københavns Lufthavn.

Esbjerg- og Varde Kommune, høringssvar nr. 6

Esbjerg og Varde kommune har udarbejdet et fælles høringssvar til trafikplanen, hvor de bemærker:

- Ønske om at videreudvikle Esbjerg Nærbane.
- Ønske om standsning ved Jerne st. og Tjæreborg st. på regionaltoget Esbjerg-Aarhus.

Favrskov Kommune, høringssvar nr. 7

Favrskov Kommune bemærker:

- Har flere ønsker bl.a. ønske om, at intercitytog fremover stopper i Hinnerup, at Laurbjerg Station genåbnes og ny station ved Søften.

Faxe Kommune, høringssvar nr. 8

Faxe Kommune bemærker:

- Ønske om etablering af et dobbeltspor mellem Køge, Ølby og Køge Nord.
- Ønske om perronforlængelse og niveaufri passage på stationsområdet i Haslev.

Fredensborg kommune, høringssvar nr. 9

Fredensborg kommune bemærker:

- At de har flere ønsker til Kystbanen bl.a. at signalprogrammet på Kystbanen fremrykkes, at der indsættes flere vogne i myldretiden, at der bliver direkte tog til lufthavnen og at billetprisen på Kystbanen bliver lavere.
- At DSB har indført ny køreplan fra december 2023.

Frederiksberg Kommune, høringssvar nr. 10

Frederiksberg Kommune bemærker:

- At de ser frem til etablering af et vendespor ved Carlsberg Station.
- Ønsker at Peter Bangsvej station betjenes med 10 min. drift.

Frederikssund Kommune, høringssvar nr. 11

Frederikssund Kommune bemærker:



- Vigtigheden af etableringen af vendesporet ved Carlsberg Station og ønske om at påbegynde arbejdet med vendesporet hurtigst muligt.

Halsnæs Kommune, høringssvar nr. 12

Halsnæs Kommune bemærker følgende:

- Ønske om at der etableres en S-toglinje med 20 minutters drift til Hundested.

Helsingør Kommune, høringssvar nr. 13

Helsingør Kommune bemærker:

- Har flere ønsker til Kystbanen, bl.a. kortere rejsetid på Kystbanen frem mod 2030, gratis cykelmedtagning og at togdrift med højfrekvente tog (ikke S-tog) undersøges frem mod 2023.
- Er bekymret for, indførelse af 30 minutters drift i aftentimerne og reduceret drift i week-enden, vil gøre Kystbanen mindre attraktiv.

Fælles høringssvar fra kommunerne: Skive, Lemvig, Holstebro, Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern, Struer og Herning Kommune, høringsdokument nr. 14

Kommunerne bemærker:

- Ønsker at togskiftet i Vejle på Struer-København strækningen bør droppes.
- Ønsker elektrificering af jernbanen Vejle-Struer, i stedet for batteritog.
- Ønske om godstog på strækningen Vejle-Struer og derfor at strækningen elektrificeres
- Ønske om ny station i FASTERHOLT.

Hillerød Kommune, høringssvar nr. 15

- Ingen bemærkninger.

Hjørring Kommune (med input fra Hirtshals Havn), høringssvar nr. 3 og nr. 16

Hjørring Kommune bemærker:

- Ønske om et større fokus på passagertrafik nord for Limfjorden og at godstransport, bliver understøttet.
- Mener at der mangler en grønnere teknologi til gods på bane.
- Ønske om at nordjyske strækninger elektrificeres

Holbæk Kommune, høringssvar nr. 17

Holbæk Kommune bemærker:

- At der bør investeres i togtrafikken i Nordvestsjælland.
- Ønsker at der anlægges et nyt trinbræt ved Holbæk Vest.

Holstebro Kommune, høringssvar nr. 14 og nr. 18A

Holstebro Kommune bemærker:

- At strækningen Vejle – Struer, bør kunne håndtere internationalt gods nu og i fremtiden
- Strækningen Vejle-Struer bør elektrificeres og ikke betjenes med batteritog, som trafikplanen beskriver.
- Ønsker genåbning af Tvis Station.

Horsens Kommune, høringssvar nr. 18B

Horsens Kommune bemærker:



- Ønsker genåbning af station i Hovedgård.

Hørsholm Kommune, høringssvar nr. 19

Hørsholm Kommune bemærker:

- At der mangler en mere ambitiøs plan for Kystbanen.

Kalundborg Kommune, høringssvar nr. 20

Kalundborg Kommune bemærker:

- Forventer at strækningen Kalundborg – Holbæk elektrificeres inden 2028.
- At strækningen Kalundborg – København vedr. reduktion i rejsetid mangler i trafikplanen.

Kolding Kommune, høringssvar nr. 21

Kolding Kommune bemærker:

- Ønske om en køretid på 24 min. mellem Kolding og Vejle.
- Ønske om forbedringer af togtilbuddet på strækningen Kolding – Fredericia – Vejle.
- Mangler tidsperspektiv, frekvens og standsningsmønster for den fremtidige betjening mellem Hamborg og Aarhus.
- Ønske om hurtige og direkte tog i timesdrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af Kolding og Vejle.

Københavns Kommune, høringssvar nr. 22

Københavns Kommunen bemærker:

- Kommunen har flere bemærkninger til trafikplanen, bl.a. ønske om, stationsnærhed i byplanlægning, vigtigheden af udrulningen af signalprogrammet, styrkelse af den samlede rejse og at automatisering af S-banen sker med færrest mulige gener i anlægsfasen.

Køge Kommune, høringssvar nr. 23

Køge Kommune bemærker:

- Kommunen har flere bemærkninger til trafikplanen, bl.a. ønske om en forundersøgelse af et dobbeltspor Køge - Køge Nord, en ekstra perron på Køge Station, samt at linjediagrammer for køreplaner rækker længere frem end to år.
- Har flere ønsker om stationer og stop bl.a. at forbindelsen Næstved – Køge – Nivå har stop på Ølby Station, etableringen af flere stop i Borup Station og en ny station i Hustrup.

Lejre Kommune, høringssvar nr. 24

Lejre Kommune bemærkninger:

- Har flere anbefalinger til trafikplanen, bl.a. anbefaling om, øget betjening af Lejre og Hvalsø stationer, at godstog flyttes til Køge-Banen og flere forbindelser til Københavns Lufthavn via Ring Syd.
- Prioritering af forbindelser imellem de største stationer uden for Hovedstaden.

Lolland Kommune, høringssvar nr. 25

Lolland Kommune bemærker:

- Ønsker etablering af regionaltoget mellem Lübeck og Nykøbing F.



Lyngby-Taarbæk Kommune, høringssvar nr. 26

Lyngby-Taarbæk Kommune bemærker:

- At de inddrages i arbejdet med undersøgelse af S-togsdrift på Kystbanen
- At der koordineres med betjening ifm. den fremtidige Letbane.

Norddjurs Kommune, høringssvar nr. 27

Norddjurs Kommune bemærker:

- Ønske om etablering af et dobbeltspor mellem Lystrup og Hornslet,
- At det er muligt at køre godstog på Grenaabanen.

Næstved Kommune, høringssvar nr. 28

Næstved Kommunes bemærkninger:

Kommunen har flere anbefalinger, bl.a. hurtigtog videreføres til Østerport, etablering af et hurtigtog med stop i Ringsted, Høje Taastrup og Ny Ellebjerg, at toget fra Hamborg til København får stop i Næstved.

Randers Kommune, høringssvar nr. 29

Randers Kommune bemærker:

- Ønsker opgradering af hastigheden mellem Aarhus – Langå – Hobro.

Rebild Kommune, høringssvar nr. 3 og nr. 30

Rebild Kommune bemærker:

- At det undersøges, om Nordjyske Jernbaners driftsområde kan udvides til også at omfatte Arden, Hobro, Randers og Langå.
- Ønsker at stationsområdet i Støvring bliver videreudviklet til trafikalt knudepunkt.
- Mener at IC-toget fortsat skal stoppe i Støvring efter 2025.

Ringsted Kommune, høringssvar nr. 31

Ringsted Kommune bemærker:

- Ønske om en intermodal terminal i den østlige del af Ringsted.
- Opmærksom på støjgener i forbindelse med kapacitetsudvideisen på Ringsted Station.
- Når Femern-Bælt forbindelsen åbner ønskes stop i Ringsted.

Roskilde Kommune, høringssvar nr. 32

Roskilde Kommune bemærker:

- Kommunen har flere ønsker bl.a. flere persontog til og fra Roskilde, at godstog flyttes til Køge-banen, flere forbindelser til Københavns lufthavn via Ring Syd, to afgang i timen imellem de største byer på Sjælland.
- Kommunen anbefaler, at der etableres 15 min. drift i dagtimerne og at muligheden for en ny station ved Darup/Roskilde Vest undersøges nærmere.

Silkeborg Kommune, høringssvar nr. 33

Silkeborg Kommune bemærker:

- Ønske om linjeføringsforslag C1 med en dobbeltsporet løsning på hele strækningen mellem Silkeborg og Aarhus.



- Hvis linjeføringsforslag C3 undersøges nærmere bør det samtidig undersøges, hvorvidt stationen i Sejs-Svejbæk bør flyttes i forhold til bedre at betjene hele byområdet Sejs-Svejbæk samt Hårup.
- Ønske om at jernbanen ved overkørsel 56 ved Frederiksberggade i Silkeborg føres under Frederiksberggade.

Skanderborg Kommune, høringssvar nr. 34 og nr. 35

Skanderborg Kommune bemærker:

- Ønske om, at Stilling Station åbner i 2025.
- Danish Agro vil gerne i dialog om linjeføringen af den kommende bane mellem Aarhus og Silkeborg.

Skive Kommune, høringssvar nr. 14 og nr. 36

Skive Kommune bemærker:

- Ønske om etablering af et trinbræt i Rønbjerg.

Solrød Kommune, høringssvar nr. 37

Solrød Kommune bemærker følgende:

- Ønske om etablering af en ny S-togstation i Trylleskov Strand.

Sønderborg Kommune, høringssvar nr. 38

Sønderborg Kommune bemærker følgende:

- Ønske om timedrift mellem Sønderborg og Tinglev.
- Kommunen understreger, at et bredt udvalg af transportformer er med til at styrke mobiliteten i det sønderjyske område.
- Ønske om at togtrafik på tværs af landegrænsen indgår i den fremtidige udvikling af den statslige jernbane.

Tønder Kommune, høringssvar nr. 39

Tønder Kommune bemærker:

- At det er vigtigt for kommunen, at der etableres ladestation til batteritog i Tønder.
- Efterlyser at trafikplanen fokuserer mere på grænseoverskridende trafik.
- Ønske om at Danmark udviser samme ambitionsniveau for mobiliteten mellem landene som Tyskland gør.
- Ønske om at der foretages en analyse og vurdering af mulighederne for fremtidig kørsel på Tønder – Tinglev banen.

Vejle Kommune, høringssvar nr. 40

Vejle Kommune bemærker:

- Ønske om øget sikkerhed og tilgængelighed på en række stationer og ser gerne en drøftelse af dette.
- Ønske om at forbedringer af togtilbuddet i Kolding – Fredericia – Vejle området ikke sker på bekostning af de togtmuligheder, der allerede er i området.
- Ønske om flere direkte afgang på strækningen mellem Herning – Vejle – København.



Viborg Kommune, høringssvar nr. 41

Viborg Kommune bemærker:

- Ønske om direkte togforbindelse ml. Viborg-København.
- Kommunen finder, at rejsetiden mellem Viborg og Aarhus bør nedbringes.
- Kommunen vurderer at rejsetiden mellem Viborg og Aarhus bedst kan nedbringes ved anlæg af en ny strækning mellem Viborg, Bjerringbro, Hammel og Aarhus. Alternativt kan rejsetiden nedbringes ved en shuntløsning, så togene ikke skal omkring Langå.
- Ønske om batteritog på strækningen Aarhus-Struer.

Vordingborg Kommune, høringssvar nr. 42

Vordingborg Kommune bemærker:

- Ønske om at opnå en rejsetid mellem Vordingborg og København på 47 minutter, når Femern-Bælt forbindelsen åbner.
- Ønske om at der etableres et stop for de kommende højhastighedstog mellem København og Hamborg på Vordingborg Station.

Aabenraa Kommune, høringssvar nr. 43

Aabenraa Kommune bemærker:

- Ønske om at blive inddraget i planlægningen af udbygningen Tinglev – Padborg.
- Ønske om at gøre stationsområderne i kommunen mere attraktive og tilgængelige, særligt for personer med handicap.

Aarhus Kommune, høringssvar nr. 44

Aarhus Kommune bemærker:

- Har flere ønsker bl.a. ønske om, at stationsnærhed i trafikplanen også inkluderer Østjylland, at en ny Silkeborgbane med flere stationer i Harlev/Framlev, Brabrand og Åbyhøj, at ny Silkeborgbane etableres med dobbeltspor. Derudover ønsker om, at Brabrand station etableres tidligere end 2031 og at den etableres ved Stenbækvej ved Silkeborgvej, og betjenes af den kommende Aarhus – Silkeborgbane

Resume af høringssvar fra regionerne

Region Hovedstaden, høringssvar nr. 45

Region Hovedstaden bemærker:

- Trafikplanen er redegørende og uden vurderinger.
- Ønske om at linjediagrammerne i trafikplanen viser flere planår.
- En synliggørelse af overvejelserne omkring betjeningen af fx Glostrup St., når der etableres perroner på station.
- Der savnes linjediagrammer for betjening af S-banen.
- Ønske om at dobbeltdækkervognene på Kystbanen og Vestbanen indrettes, så der er plads til gratis medtagning af cykler.
- Ønske om fokus på at sikre gode skift mellem bus, tog og letbane ved letbane stationer.

Region Midtjylland, høringssvar nr. 46

Region Midtjylland bemærker:



- Har flere ønsker, bl.a. ønske om, at den nye Silkeborgbane anlægges med dobbeltspor, nye stationer i Brabrand og Stilling, en fast Kattegatforbindelse, bibeholdelse af en direkte togforbindelse til hovedstaden. Samt ønske om, fokus på brinttog i stedet for fx batteritog og fokus på banegodstrafik i trafikplanen

Region Sjælland, hørings svar nr. 47

Region Sjælland bemærker:

- Har flere ønsker bl.a. ønske om, at rejsetider til København på maksimalt en time, forbedret rejsetid til Kalundborg, direkte myldretidstog fra Odsherredsbanen og Lollandsbanen til København, bedre planer for Parker & Rejs-anlæg.
- Derudover ønsker om hurtigere igangsættelse af forundersøgelsen for et dobbeltspor Køge-Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station, at Regionaltog Næstved – Køge – København standser ved Ølby st., hurtigere omstilling af regionernes lokalbaner til batteridrift, samt fastlæggelse af betjeningen af Femern Bælt.

Region Syddanmark, hørings svar nr. 48

Region Syddanmark bemærker:

- Har flere ønsker bl.a. ønsker om, at den statslige togdrift udbygges i Syddanmark, at staten pålægger DSB at anskaffe det nødvendige antal internationale togsæt, etablering af en S-togslignende betjening, med hyppig frekvens, faste minuttal og gennemkørende tog på udvalgte strækninger. Samt ønske om udvikling af bl.a. den grænseoverskridende pendling

Resume af hørings svar fra trafik selskaberne

Midttrafik, hørings svar nr. 49

Midttrafik bemærker:

- Har flere ønsker, bl.a. ønske om flere tog til Silkeborg og Aarhus, samt at ny bane Aarhus-Silkeborg etableres med dobbeltspor, fortsat direkte forbindelser på strækningen Fredericia – Aalborg efter ibrugtagningen af ellokomotiver i 2026, at den europæiske hovedkorridor indgår mere konkret i trafikplanen bl.a. standsningsmønstre, frekvens mv. Samt ønske om, at hastigheden mellem strækningen Aarhus-Langå-Viborg-Struer opgraderes og at Aarhus Letbanes forvaltningsansvar for "Odder – Lystrup" og "Aarhus – Grenaa" beskrives i lighed med de øvrige operatører i trafikplanen.
- Vil gerne inddragelse i planlægningen af den nye station i Stilling.
- Det påpeges at muligheden for at kunne rejse direkte og uden skift på strækningen Struer – Herning – Vejle – Odense - København er vigtigt.
- Afklaring af hvordan banebetjening forventes at blive i 2027,
- At Favrskov Kommune ikke længere ønsker at finansiere Letbanen etape 2 til Hinnerup.

Movia, hørings svar nr. 50

Movia bemærker:

- Ønske om at passagerprognosen ikke baseres på 2025 trafikomfang, grundet de store investeringer på jernbaneområdet de kommende år.
- Ønske om dobbeltspor mellem Køge St. og Køge Nord, samt ekstra perronspor på Køge st.



- Ønske om at undersøge samdriftsmuligheder mellem statslige og regionale baner i Region Sjælland ift. Lollands- og Odsherredsbanen.
- Ønske om at udbygningen af Glostrups stations fjerntogsperroner udføres før 2031/2032 som beskrevet i trafikplanen.
- At den kommende Sydhavnsmetro vil blive understøttet med bustilpasning.

Sydtrafik, høringssvar nr. 51

Sydtrafik bemærker:

- Flere ønsker til udvikling af togbetjeningen bl.a. videreudvikling af Esbjerg Nærbane, timedrift til Sønderborg og hurtigere og direkte tog i timedrift mellem Hamborg og Aarhus med betjening af de største byer undervejs.
- Ønske om samarbejde med Vejle, Kolding og Fredericia kommune mv. om at sikre bedre kollektiv trafik i den centrale del af Trekantområdet.
- det påpeges at der opleves problemer med korrespondancen med de 2 forskellige operatører af Struer/Herning-banen (Arrivas og DSBs).
- Ønske om etablering af en station ved Erritsø.

Resume af høringssvar fra øvrige myndigheder og selskaber

Banedanmark, høringssvar nr. 52 og nr. 53

Banedanmark bemærker:

- Banedanmark har indsendt en række forslag til ændringer, opdateringer og rettelser af trafikplanen.

DB Cargo Scandinavia A/S (DB Cargo), høringssvar nr. 54

DB Cargo bemærker:

- At der er flere ønsker til jernbanen bl.a. investeringer i jernbanen og strategier vedr. European Green Deal, statsstøttede miljøtilskud til jernbanesektoren genindført, og at prognose for jernbanegodstransport, fremhæves i trafikplanen på lige fod med passagerprognoser
- At restriktionerne på Storebælt om en minimumsvægt på 14 tons for trailere hæmmer jernbanetrafikken.
- At der er behov for både den samlede kapacitet og fleksibilitet til at koordinere den internationale trafik for at sikre en stabil godstrafik på jernbanen.
- At der mangler en dansk forpligtelse til at øge jernbanegodstransporten, i modsætning til mange andre EU-lande.
- Ønske om at sætningen "Og eventuel godstrafik" på side 28 i trafikplanen omformuleres til "til godstrafik til og fra Hirtshals".

DSB, høringssvar nr. 55

DSB bemærker:

Har afgivet bemærkninger i forbindelse med Trafikstyrelsens forudgående, interne høring til trafikplanen og har ikke yderligere bemærkninger.

Hirtshals Havn, høringssvar nr. 56

Hirtshals Havn bemærker:



- Har flere ønsker bl.a. elektrificering med køreledninger på jernbanenettet nord for Limfjorden, udbygning af banenettet i og omkring Hirtshals og sikre kapacitet til godstransport.
- At batteritog ikke egner sig til jernbanegodstransport.

Metroselskabet, høringssvar nr. 57A

Metroselskabet bemærker:

- At teksten om linjeføring M5 tilpasses, så det fremgår, at det i foråret 2023 er besluttet at sætte gang i en miljøkonsekvensvurdering af en ny metrolinje fra København H via Amagerbrogade og Lynetteholm til Østerport Station.
- At det tilføjes at M4 planlægges forlænget til Ydre Nordhavn med to eller tre nye stationer med åbning i 2030.

Hovedstadens Letbane, høringssvar nr. 57B

Hovedstadens Letbane bemærker:

- Ønske om at planerne for flytning af S- togsperroner på Herlev Station til en placering tættere på den kommende letbanestation ved Herlev station i 2026 fastholdes.
- Ønske om at udbygning af Glostrup Station med to fjerntogsperroner bør færdiggøres tættere på letbanens åbning.

Trafikverket, høringssvar nr. 58

Trafikverket bemærker:

- At der er flere ønsker til trafikplanen bl.a. hvorvidt timedrift fra Stockholm og Göteborg mod København er muligt med den danske infrastruktur, at omfanget af kommerciel trafik over Øresundsbroen beskrives i trafikplanen, at trafikplanen koordineres med Region Skånes trafikplaner, at frekvensen af togafgange over den dansk/svenske grænse bør øges og to godstoge i timen over Øresundsforbindelsen.

Aarhus Letbane høringssvar nr. 59

Aarhus Letbane bemærker:

- At Grenaabanen er markeret som "Ikke statslig infrastruktur" i trafikplanen.

Resume af høringssvar fra interesseorganisationer og borgere

Bo Christiansen, pendlerrepræsentant Lille Syd nordlige retning, høringsdokument nr.: 60

Bo Christiansen bemærker:

- Ønske om dobbeltspor på strækningen Køge-Køge Nord.
- Ønske om fortsat stop på Ølby Station for tog fra Næstved.
- Bo Christiansen stiller sig kritisk overfor, at Køge Nord ikke får 4 tog i timen.
- Mener at indførelsen af S-tog til Roskilde er en forringelse.

Business Region North, høringssvar nr. 61

Høringssvar bemærkninger:



- Ønske om elektrificering med køreledninger på strækningen Lindholm – Frederikshavn.
- Ønske om at DSB genoptager InterCity afgangene mellem Frederikshavn og København i 2030 på en elektrificeret bane.
- Ønske om godstransport gennem Nordjylland.

Dansk Banegods, høringssvar nr. 62

Dansk Banegods bemærker:

- Har flere ønsker til trafikplanen bl.a. selvstændigt afsnit i trafikplanen vedr. banegods- trafik, at koblingen mellem banegodstransporten og vejgodstransporten tydeliggøres og elektrificering af alle banestrækninger prioriteres
- Ønske om etablering af en stående pulje til reaktivering af banegods og til mindre op- graderinger af eksisterende elementer i jernbaneinfrastrukturen.

Dansk Handicapforbund, høringssvar nr. 63

Dansk Handicapforbund bemærker:

- Har flere ønske bl.a. at de nye tog også forpligtes til at fokusere på niveaufri adgang mellem perron og tog, at handicaptilgængelighed i den kollektive trafik styrkes i land- områderne og at prisen for kollektiv trafik holdes lavt.

Dansk Jernbaneforbund, høringssvar nr. 64

Dansk Jernbaneforbund bemærker:

- At billetpriserne nuværende niveau er en hindring for at nå EU-Kommissionens målsæt- ninger om mere jernbanetrafik og mere fokus på Green Deal.
- Ønske om at letbanestationer inddrages i trafikplanens definition på stationsnærhed.
- Ønske om at de risici der er forbundet med fremtidens tog, herunder førerløse S-tog, bør fremgå af trafikplanen.
- Ønske om at trafikplanen suppleres med en oversigt over prisudviklingen for togtrafik i vores nabolande, samt en oversigt over investeringer i jernbanen i vores nabolande.

Dansk Persontransport, høringssvar nr. 65

Dansk Persontransport bemærker:

- Ønske om udvikling af knudepunkter, integrationen mellem togtrafik og bustrafik.
- Ønske om samdriftsfordele i trafikplanen og at prognoser om passagerudviklingen i praksis adresseres som sektorudfordringer.

Foreningen Vestfyntoget, høringssvar nr. 66

Foreningen Vestfyntoget bemærker:

- Har flere ønsker bl.a. ønske om en ambitiøs udvikling for den fremtidige planlægning af jernbanenettet, at alle tog stopper ved Hjallesø station og genetablering af det tidligere godsspor mellem Middelfartvej og Odense Sygehus Station.
- Ønske om en station ved Middelfartvej og undersøge muligheden for åbning af stationer mellem Odense og Nyborg.



IDA Rail, høringssvar nr. 67 og nr. 68

IDA Rail bemærker:

- At den forventede trafikstigning på passagersiden vurderes at være konservative.
- Hvis den statslige jernbane ikke gøres mere attraktiv og bruges mere end i dag, vil milliardinvesteringerne i værste fald være spildt.
- Det anbefales, at trafikplanen sætter fokus på potentialerne i den statslige jernbane på kort sigt (2033) og på længere sigt (2043).
- At trafikplanen mangler servicemål for, hvilken trafik der kan /skal udføres.
- At køreplanlægningen ikke bør være den nuværende togbenyttelse, men det samlede transportbehov.
- På visse steder af banenettet kan der være behov for en udbygning med krydsningsstationer og/eller delvis dobbeltsporudbygning.
- Skifteforholdene mellem tog og andre transportformer som cykel, bus og bil skal forbedres.
- Har flere ønsker bl.a. at servicemål og kvalitet for international persontrafik fastlægges med henblik på at øge markedsandelene, en beskrivelse af trafikplanens indvirkning på godstrafikken, en gennemgang og analyse af læssespor, samt genetablering af godspor til fx Kalundborg Havn og etablering af intermodal-faciliteter (hubs).
- Mener at trafikplanen ikke er i overensstemmelse med Folketingets egne CO₂ reduktionsmål for 2030 og 2050.

Michael Madsen, høringssvar nr. 69

Michael Madsen bemærker:

- Ønsker ikke batteritog på strækningen Struer, Holstebro og Herning til København.
- Spørger om man kan få batteritog til godstog.

Passagerpuls, høringssvar nr. 70

Passagerpuls bemærkninger:

- Har flere ønsker til trafikplanen bl.a. at Aalborg bør have international togbetjening, kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted Station, at den ny Storstrømsbro og overhalingsspor til godstog ved Kalvebod, står færdige senest ved åbningen af Femern forbindelsen.
- At kollektiv transport gøres billigere.

Passagerrådet Nordjylland, høringssvar nr. 71

Passagerrådet Nordjylland bemærker:

- Ønske om en bedre aftenbetjening mellem København/Sjælland og Aalborg mellem kl. 19:00 og 24:00.

Rådet for bæredygtig trafik, høringssvar nr. 72

Rådet for bæredygtig trafik bemærker:

- Trafikplanen er uambitiøs i forhold til hvad jernbanen kan gøre for den grønne omstilling.
- Efterlyser en samlet mobilitetsplan, hvor jernbanetrafik stilles op overfor fly- og biltrafik.
- Der er et ønske om at alle jernbaner er med i planen, ikke kun de statslige og



- at lade den regionale og lokale togtrafik overgå til de regionale transportudbydere.
- Der efterlyses prognoser om, hvor jernbanens muligheder udnyttes optimalt, og derved tiltrækker flere passagerer.
 - Der savnes servicemål for hvad jernbanen kan tilbydes i trafikplanen.
 - Der ønskes i trafikplanen mere om jernbanegods og at der nævnes, at flere elektrificerede strækninger er nødvendigheden for at opnå mere jernbanegods.
 - Det påpeges at der i trafikplanen, mangler konkrete tiltag for at imødekomme krav fra EU omkring udbygningen af jernbanen.

Thomas Aalstrup Rasmussen, høringssvar 73

Thomas Aalstrup Rasmussen bemærker:

- Har flere ønsker bl.a. ønske om fjerntog til Vendsyssel, at Aalborg betjenes af internationale tog, en konkret plan for persontogene over Femern-forbindelsen, fokus på klimats vigtige rolle i efterspørgsel på international togtrafik og klarhed over, hvem der skal stå for betjeningen på de slesvigske-holstenske baner.
- Der efterlyses en større prioritering af hurtig transport på tværs af Jylland.

Stefan Seidler, Deutschen Bundestages, høringssvar nr. 74

Stefan Seidler, Deutschen Bundestages bemærker:

- Det konstateres, at de nye IC-5 tog fra 2028 ikke vil kunne køre over grænsen mellem Danmark og Tyskland.
- Ønsker ikke at grænseknudepunktet flyttes Tinglev.
- Der opfordres til at tænke Femern-Bælt og Jyllandskorridoren som komplementære projekter med en fælles transportstrategi
- Det bør være et mål at etablere en attraktiv højhastighedstogforbindelse i Jylland med Flensborg som knudepunkt ved grænsen.
- Ønsker udvidelse af en dobbeltsporet forbindelse mellem Padborg og Tinglev gennemført hurtigt, helst i forbindelse med udrulningen af det nye signalsystem i 2027.