

# **Høringsnotat**

## Trafikplan 2017-2032

April 2019



## Forord

Dette høringsnotat er udarbejdet som dokumentation af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring af "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032". I notatet præsenteres de indkomne bemærkninger og forslag fra høringsparterne på et summarisk niveau. I bilag 1 er der en samlet liste over indkomne høringssvar. Høringssvarene kan ligesom dette notat findes på [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk).

I perioden fra den 24. november 2017 til den 26. februar 2018 har trafikplanen været i høring hos kommuner, regioner, trafikselskaber, togoperatører og infrastrukturforvaltere, Dansk Industri og andre interessenter. Høringsudgaven er udsendt direkte til høringsparterne, som også har haft mulighed for at deltage i et dialogmøde om planen den 24. april 2017 og et informationsmøde den 8. januar 2018. Høringsudgaven har desuden været tilgængelig på [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk).

Formålet med høringen har været at få kvalificeret arbejdet med en samlet trafikplan for den statslige jernbane. Det er tredje gang, en sådan er udarbejdet, og der er brug for dialog med kommuner, regioner, trafikselskaber, togoperatører og infrastrukturforvaltere – som input til de politiske forhandlinger om fremtidens togtrafik.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget 92 høringssvar, og vil gerne sige tak for de mange bemærkninger og forslag, vi har modtaget. Der er indkommet høringssvar fra hele sektoren og udover høringsparterne har en række andre interessenter benyttet sig af muligheden for at afgive høringssvar. Alle høringssvar er sendt til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, sammen med høringsnotatet.

Trafikplanen for 2017-2032 bliver ikke opdateret ift. høringsudgaven. Der er sket så meget siden høringsudgaven fra november 2017, at en opdatering reelt svarer til en ny trafikplan – som derfor nødvendigvis ville skulle i høring på ny. Høringsudgaven kommer derfor til at forblive som den er – undtagen enkelte mindre fejlrettelser i trafikplanens bilag 1. De afgivne høringssvar vil danne grundlag for arbejdet med en kommende trafikplan for den statslige jernbane.

God læselyst!

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, april 2019.

Aftaler mv. siden november 2017:

- Signalprogrammets tidsplan og planen for elektrificeringen er ændret
- Banedanmark har udsendt en ny anlægsplan
- Der er nye planer for anskaffelse af nyt togmateriel for DSB
- Reglerne omkring fjernbusser er ændrede
- Trafikken i Midt- og Vestjylland er blevet genudbudt, og der er indgået aftale om lokal betjening af Skjern-Holstebro
- Politisk aftale om automatisering af S-tog
- Aftale med Skånetrafiken om overdragelse af trafikkøberansvaret for Øresundstrafikken
- LTM 2.0 er frigivet
- Regeringen og Dansk Folkeparti har den 12. marts 2019 indgået aftale om en samlet investeringsplan frem mod 2030, hvor både Vestfynbanen og opgraderingen Ringsted-Odense er med. Desuden er Billundbanen med, og flere andre baneprojekter.

Der rykkes derfor ved hvilke anlægsprojekter, der kan forudsættes åbne på hvilke tidspunkter, og hvilke der kan forudsættes at åbne overhovedet.

Vi har dertil modtaget høringssvar om enkelte lokale forhold, som skal justeres i en kommende udgave af trafikplan for den statslige jernbane.

# Indhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Indhold</b>	<b>5</b>
<b>Indledning</b>	<b>6</b>
Trafikplanens rolle	6
Budskaber fra høringen	7
<b>Trafikplanens rammer</b>	<b>8</b>
Målsætninger	8
Fremtidig udformning af trafikplanen	10
<b>Togbetjening og rejsetider</b>	<b>12</b>
Rammerne for betjeningsforslag i Trafikplanen	12
Fjerntog til/fra København	13
Direkte tog til Københavns lufthavn	14
Forslag om øget betjening	17
Kortere rejsetider	19
S-banen	21
Øvrigt	22
<b>Passagertal</b>	<b>24</b>
<b>Forslag til investeringer</b>	<b>26</b>
Generelt om investeringsforslag	26
Forslag om stationsåbninger	27
Forslag til andre investeringer	27
<b>Afsluttende bemærkninger</b>	<b>30</b>
<b>Bilag 1:Oversigt over høringssvar</b>	<b>31</b>
Trafikselskaber	31
Regioner	31
Kommuner	31
Øvrige	32

## Indledning

Der er indkommet mange hørings svar. Det viser et stort engagement i sektoren for at udvikle jernbanen, og der er ønsker om øget lokal inddragelse i beslutningsprocesserne.

### Trafikplanens rolle

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

”§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafik selskaberne 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 trafik selskab med udgangspunkt i den statslige trafikplan skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, som det pågældende trafik selskab udfører.

Udarbejdelsen af den statslige trafikplan er delegeret til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, jf. BEK nr. 453 af 11/05/2017 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter, §11.

Trafikplanen har dermed til opgave at udfylde de givne politiske rammer for togbetjeningen. Det er ikke i trafikplanen, at målsætningerne for fremtidens trafik fastsættes, det er trafikplanens rolle at udarbejde forslag indenfor de politisk givne rammer og målsætninger.

Trafikplanen er kort sagt ikke en togkontrakt, og forslagene til togbetjening er ikke bindende. De egentlige køreplaner udarbejdes af operatørerne indenfor rammerne af deres kontrakt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. I praksis fastlægges køreplanerne for fx 2027 derfor først i årene umiddelbart op til.

Trafikplanen er et fælles vidensgrundlag, et fagligt oplæg, og sikrer med høringsprocessen at de statslige beslutninger og overvejelser formidles.

På kort sigt giver trafikplanen overblik over de gældende togkontrakter og den øvrige besluttede togbetjening samt overblik over besluttede anlæg, og passagereffekterne heraf. Dvs. prognoser for passagerudviklingen på den besluttede infrastruktur med de gældende kontrakter.

På det lange sigt er trafikplanen et fagligt oplæg til fremtidig togbetjening på den besluttede infrastruktur – efter udløbet af de gældende kontrakter. Den er et bud på, hvordan trafikken kan bindes sammen og præsenterer også prognoserne for passagereffekterne heraf og kan indgå som et fagligt indspil i de politiske forhandlinger om togtrafikens fremtid. Trafikplanens høringsproces giver mulighed for at få kvalificeret arbejdet med udviklingen af fremtidens togbetjening med indspil fra kommuner, regioner, trafik selskaber, togoperatører, infrastrukturforvaltere og interesseorganisationer. Med høringsprocessen sikres, at Trafikplanen opsamler initiativer, planer, holdninger og forslag fra lokale myndigheder mv. til togtrafikken og infrastrukturen – som så kan indgå i kommende forhandlinger i Folketinget om togkontrakter og nye jernbaneanlæg.

## Budskaber fra høringen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget i alt 92 høringssvar, hvor nogle svar repræsenterer flere høringssvar. Antallet af høringssvar og høringssvarenes omfang og kvalitet viser, at trafikplanen giver anledning til en fælles drøftelse af den fremtidige kollektive trafik, og at sektoren benytter sig heraf. Særligt har der været fokus på de lokale konsekvenser af den fremlagte togbetjening.

Et emne de fleste høringssvar har kommenteret på, er at der mangler politiske målsætninger i trafikplanen. Der er stor efterspørgsel efter visioner og strategi for den kollektive trafik.

Baseret på høringssvarene kan det også konstateres, at skellet mellem den allerede på forhånd fastlagte betjening og de faglige forslag fra Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, ikke var fremstillet tydeligt nok i trafikplanen. Der udtrykkes i høringssvarene en del kritik af at timemodellen, og de dertil knyttede rejsetider, ikke forventes realiseret i denne Trafikplans periode. Dertil er der kritik af konsekvenserne af de politiske aftaler om Kystbanen, og af Trafikplanens forslag til betjening i Nordjylland.

Høringen har afstedkommet en lang række både generelle og specifikke forslag og kommentarer samt spørgsmål til trafikplanen. De indkomne høringssvar falder inden for fire overordnede temaer:

- Bemærkninger om målsætninger og trafikplanen generelt
- Forslag og bemærkninger vedrørende togbetjening og rejsetider
- Forslag til stationsåbninger og investeringer i andre baneprojekter
- Passagertal

Derudover er fremsat en række øvrige bemærkninger, som falder uden for disse temaer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har gennemlæst og vurderet alle de indkomne henvendelser og har i dette notat opsummeret forslag og synspunkter så godt som muligt under hvert af de overordnede temaer i dette høringssvar. I bilag 1 findes en liste over indkomne høringssvar. Høringssvarene er vedlagt i deres fulde længde i appendiks, og er også tilgængelige ligesom denne publikation på [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk).

De indkomne høringssvar er tilgået Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sammen med høringsnotatet.

## Trafikplanens rammer

Der ønskes ambitiøse politiske målsætninger for kollektiv trafik og en samlet plan for alle kollektive transportformer

### Målsætninger

#### Politiske og strategiske mål

I flere hørings svar (Ballerup Kommune, Aarhus Kommune, Midttrafik, pendlerklubber, Cyklistforbundet m.fl.) fremføres det, at man mener trafikplanen er uambitiøs, uden strategisk sigte, og mangler politiske målsætninger om jernbanens fremtid, samt at trafikplanen ikke lever op til målsætningerne fra den brede politiske aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 (Fredensborg Kommune, Helsingør Kommune, Hillerød Kommune, Københavns Kommune, Region Hovedstaden, Region Syddanmark, pendlerklubber samt DI Transport).

Et hørings svar savner en afklaring af om der politisk ønskes udbud eller et stærkere DSB (Dansk Jernbaneforbund), og der ønskes en afklaring af hvad EU's fjerde jernbanepakke kommer til at betyde for jernbanen i Danmark (DI Transport, Dansk Jernbaneforbund). Et hørings svar giver indspil til, hvordan fri trafik kan bidrage til at løse samfundsbegrundet trafik (SJ).

Det bemærkes desuden (Københavns Kommune, Region Syddanmark), at trafikplanen ikke forholder sig til EU's hvidbog om transport, og at trafikplanen ikke forholder sig til, hvordan EU's målsætninger for klimavenlig transport skal nås, blandt andet fordi der mangler fokus på jernbanegods (Aabenraa Kommune, Byregion Fyn, Kalundborg Kommune, Region Syddanmark, Dansk Jernbaneforbund, m.fl.).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger:*

Trafikplanen har til opgave at præsentere de tiltag, der er besluttet på jernbaneområdet. Det vil sige, trafikplanen udarbejdes indenfor de fastsatte målsætninger, og er med til at præsentere hvordan de besluttede målsætninger kan realiseres. Målsætningerne fastsættes ikke i trafikplanen.

Betjeningsoplæggene i trafikplanen holder sig derfor samlet set inden for den seneste politiske beslutning om økonomisk ramme, hvilket vil sige DSBs kontrakt og Aftale om genudbud af trafik i Midt- og Vestjylland fra 2017. Samtidig skal der tages hensyn til jernbanens kapacitet, og passagergrundlaget. Der er desuden en afvejning mellem at tilrettelægge trafikken for de gennemkørende passagerer ift. de passagerer, der skal bruge et tog der standser mange gange, hvor trafikplanen overordnet set prioriterer de store rejsestrømme.

De målsætninger for jernbanen, der er meldt ud, kan læses i debatoplægget "En fremtidssikret jernbane" fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Her beskrives regeringens målsætning for jernbanen, som er at øge markedsorienteringen ved at udbyde mere togtrafik. Dette ligger i forlængelse af EU's fjerde jernbanepakke.

Den centrale målsætning i debatoplægget om en fremtidssikret jernbane er, at togene kører til tiden. Denne målsætning er i Trafikplanen omsat til, at betjeningsoplæggene er udarbejdet med et særligt fokus på robusthed og punktlighed som en kerneydelse.

Målsætningerne er endnu ikke udmøntet konkret i en samlet plan for hele landet, ligesom der heller ikke er taget stilling til en samlet implementering af den fjerde jernbanepakke eller målsætningerne i EU's hvidbog om transport.



Angående målsætninger for banegods kan nævnes, at Trafikplanens fokus først og fremmest er passagertrafikken. Der er taget højde for den forventede udvikling i godstrafikken i de strategiske køreplaner, som er udarbejdet, ift. at sikre kapacitet for godstrafikken på hovedstrækningerne.

Regeringen er ikke med i forliget om Togfonden, og har efter et serviceeftersyn af Togfonden vurderet, at der mangler midler i fonden til gennemførelse af alle de anlæg mv. som blev besluttet af den tidligere regering i 2014 med Aftale om en moderne jernbane. Regeringen har siden budgetteret med enkelte af de større anlæg fra fase 1 i Togfonden på Finansloven. Der er ikke taget stilling til de øvrige anlæggeller Togfonden fase 2, som indgik i de oprindelige planer for Togfonden.

### **Usikkerheder om anlægsplan**

Det anføres i høringssvarene, at denne udgave af trafikplanen ikke kan bruges som et fælles planlægningsgrundlag, fordi der er så store usikkerheder om den fremtidige infrastruktur (Vejle Kommune, Danske Regioner, Midttrafik, Region Syddanmark,), herunder særligt Signalprogrammet (Københavns Kommune, Skanderborg kommune, Viborg Kommune, Aarhus Kommune, Midttrafik, Movia, Region Syddanmark, DSB, Pendlerklubben Nordvestbanen, m.fl.).

Det påpeges, at den manglende beslutning om Hovedgård-Hasselagerbanen stavnsbinder borgere (Aarhus Kommune).

Holstebro kommune, Vejle kommune, Region Syddanmark er bekymrede over usikkerheden om banen til Billund, og betydning for trafikken Vejle-Struer.

Danske regioner mener, at planen giver et godt overblik over de usikkerheder, der er om den fremtidige trafik og infrastruktur.

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger:*

Der er ganske rigtigt usikkerhed om åbningsdatoerne for nogle af de anlæg, der er beskrevet i trafikplanen. Det gælder særligt anlæg besluttet med aftale om Togfonden. Trafikplanen er et øjebliksbillede i en dynamisk verden, der vil hele tiden træffes nye beslutninger eller ske udviklinger, der ændrer de præcise datoer. På det korte sigte giver trafikplanen et robust overblik, på langt sigte er planen baseret på faglige vurderinger på baggrund af besluttede projekter på udgivelsestidspunktet.

Trafikplanen kan dog anvendes som planlægningsgrundlag, idet betjeningsoplæggene ikke er bundet op på de præcise åbningsår, men er udarbejdet for principielle planår, der indeholder en gruppe projekter. Det vil sige, at betjeningsforslagene er komponeret på baggrund af en bestemt kombination af projekter. Fx er planår 2027 defineret ved at flere større projekter er åbnet, som den ny bane over Vestfyn og elektrificering i Østjylland mv., og betjeningsoplægget baseret på den bestemte kombination af projekter. I praksis kan det vise sig, at dette stadie er opnået allerede i 2026 eller først i 2029.

Derfor er trafikplanens forslag til betjening og prognoserne robuste overfor mindre ændringer i åbningsår, men selvfølgelig ikke over for en hel ny kombination af projekter, som hvis nogle aflyses eller andre besluttes.

### **Trafikplanens udarbejdelse**

Et høringssvar bemærker, at det er udemokratisk, at trafikplanen giver forslag til togbetjening, da trafikplanen udarbejdes af embedsmænd mens togbetjeningen er et politisk anliggende (Dansk Jernbaneforbund). Trafikplanen bør betone behov for borgerinddragelse (Passagerpuls).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger:*

Det skal understreges, at trafikplanen er et fagligt forslag til togbetjening, samt et overblik over politisk besluttede tiltag, men at trafikplanen ikke er en togkontrakt. Hvis trafikplanens forslag skal blive til virkelighed, kræver det med andre ord, at der tages en politisk beslutning samt indgås kontrakt med en operatør.

### **Driftsorienteret planlægning**

Det bemærkes desuden (DI Transport), at trafikplanen illustrerer, at planlægningen af togbetjeningen i Danmark, særligt ang. Kystbanen og Kastrup, er driftsorienteret i stedet for at være kundeorienteret.

#### *Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger:*

Det er rigtigt, at beslutningen om at adskille Kystbanen fra Øresundstrafikken kan begrundes i driftsmæssige hensyn. Det er en politisk beslutning, som derfor er rammesættende for forslagene til togbetjening i trafikplanen.

### **Fremtidig udformning af trafikplanen**

#### **Samlet strategisk plan for al kollektiv trafik**

Flere ønsker sig (Fredensborg Kommune, Hørsholm Kommune, Københavns Kommune, Region Hovedstaden), at trafikplanen fremover giver et overblik over den samlede kollektive trafik i stedet for at være fokuseret på jernbanen udelukkende. Der er et ønske om, at trafikplanen opstiller målsætninger for omfang og serviceniveau herunder komfort og belægningskriterier, samt målsætninger for samspillet med den øvrige kollektive trafik (Region Hovedstaden).

Det bemærkes, at trafikplanen bør opdateres oftere (NT). Og der er også et ønske om, at planen i højere grad bliver en mobilitetsplan (Movia, Københavns Kommune), og der peges på, at den lovmæssige ramme for trafikplanen er for snæver (DI Transport).

Det bemærkes desuden, at der mangler fokus på grænseoverskridende trafik (Sønderborg Kommune, Tønder Kommune, Aabenraa Kommune, Region Syddanmark).

#### *Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

I lov om trafikkselskaber fremgår det, at den statslige trafikplan udarbejdes mindst hvert fjerde år, og er en plan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Der er et ønske om, at trafikplanen skal opstille målsætninger for komfort og belægning. Det fremgår af loven, at trafikplanen skal indeholde oplysninger om politiske og økonomiske målsætninger for den statslige trafik. I trafikplanen forstås dette som værende målsætninger på et overordnet niveau, dvs. den økonomiske og politiske ramme for den statslige jernbanetrafik. Målsætninger om komfort og belægning hører til i trafikkontrakterne, som indgås mellem staten og togoperatørerne. Der kan heller ikke i den statslige trafikplan opstilles bindende servicemålsætninger for den øvrige kollektive trafik, da det ikke er staten, der finansierer denne, men regioner og kommuner.

#### **Organiseringen af sektoren og dialog**

En hel del høringssvar bemærker, at man ønsker en ny, simplere organisering i sektoren. Det bemærkes, at der er for mange aktører i hovedstadsområdet (Lyngby-Taarbæk Kommune), og at det er vanskeligt at koordinere og trække i samme retning, og der ønskes i stedet, at der kun er et trafikkselskab på Sjælland, der tager sig af al kollektiv trafik (Fredensborg Kommune, Frederikssund Kommune, Helsingør Kommune, Ballerup Kommune).

Region Hovedstaden foreslår, at organiseringen af den kollektive trafik revurderes. Der udtrykkes desuden ønske om fælles takstsystem og fælles rejseregler, hvor også fjernbusser inkluderes. Der er dertil en bemærkning med et ønske om afskaffelse af zonesystemet, og det bemærkes, at billetpriserne på især Kystbanen er alt for høje ift. strækninger af samme længde (Pendlerklubben Kystbanen).

Der ønskes mere dialog mellem styrelsen, togoperatører, trafikkselskaber og regionale og lokale myndigheder (Danske Regioner).

Det bemærkes desuden, at sektoren gerne vil inddrages i højere grad og indgå i samarbejder omkring analyser og beslutningsforslag, fx om S-tog til Roskilde jf. aftale om fremtidens trafik i hovedstadsområdet, hvor en række parter har udtrykt ønske om at indgå i en følgegruppe (Høje Taastrup Kommune, Lejre Kommune, Roskilde Kommune).

### **Sporspærringer**

Der er mange høringssvar, der peger på bedre koordinering ved sporspærringer, og at dette indgår i trafikplanen. Flere er kritiske ift. organisering af sporarbejde og indsættelse af togbusser (Lolland Kommune, Fredensborg Kommune, Frederikssund Kommune, Helsingør Kommune, Sorø Kommune, m.fl.).

Movia fremfører, at de mange sporlukninger gør det svært at beholde passagererne, at rute-busser og togbusser i højere grad skal koordineres og ønsker at der sikres at kommunikation i god tid.

### *Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Trafikplanen har ikke indflydelse på organisering af sektoren mv. Det er politisk besluttet, men Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder det positivt, at trafikplanen kan fungere som et forum for en bred dialog om den kollektive trafiksektor, og videregiver bemærkningerne herom. Angående sporspærringer og andet arbejde på sporene, så koordineres dette af Banedanmark.

## Togbetjening og rejsetider

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget mange hørings svar og forslag vedrørende togbetjening, herunder om frekvens, fjerntogsbetjening og rejsetider.

### Rammerne for betjeningsforslag i Trafikplanen

Trafikplanen giver et overblik over udviklingsperspektiverne for togbetjeningen på de statslige baner i de kommende 15 år. Det vil sige, der gives et overblik over den togbetjening, der allerede ligger fast i togkontrakter og politiske beslutninger, og dertil et overblik over, hvilken togbetjening der fagligt kan anbefales i de givne år med de besluttede infrastrukturprojekter og materielbeslutninger indenfor de politisk givne økonomiske rammer.

#### Planår og indgåede aftaler

Trafikplanen er opbygget med tre principielle planår, der hver afspejler åbning af en række infrastrukturprojekter. Planårene er 2022, 2027 og 2032. Der er truffet en række politiske beslutninger, som sætter rammerne for planen:

Planår 2022: DSBs kontrakt løber til 2024, og der er ikke taget stilling til, hvad der sker herefter. Der er truffet aftale om rammerne for genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland fra 2021. Der er truffet aftale om udbud af Øresundstrafikken i et svensk udbud med virkning fra 2022. Der er truffet aftale om, at trafikberansvaret for Lille Syd på Sjælland overdrages til Region Sjælland fra 2019. Det er antaget i trafikplanen, at forsøgsordningen med overdragelse af trafikberansvaret i Nordjylland til Region Nordjylland fortsættes.

For 2022 er togbetjeningen baseret på en køreplan udarbejdet af DSB. Den endelige køreplan for 2022 fastlægges af DSB på et senere tidspunkt.

Planår 2027: Der er truffet aftale om rammerne for genudbud af trafikken i Midt- og Vestjylland. Der er truffet aftale om udbud af Øresundstrafikken og den deraf følgende adskillelse af Kystbanen fra Øresundstrafikken og Kastrup, jf. Aftale om Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet fra 2017. Der er desuden truffet aftale om igangsættelse af udbud af DSBs "Fremtidens Tog" som indebærer, at fjerntogsmateriellet fremover bliver elektrisk og med tophastigheder 200 km/t, og at de nuværende IC3 og IC4 udfases. Der er ikke fastlagt et tidspunkt for elektrificering af Vejle-Herning eller Vendsyssel. Aftaler om regional trafik på enkelte statsbaner på Sjælland og i Nordjylland, forventes videreført.

For 2027 og frem er togbetjeningen i trafikplanen et samlet forslag udarbejdet af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen indenfor rammerne af de politiske aftaler.

Den præcise udmøntning af trafikomfang for den statslige offentlige servicetrafik på jernbane, dvs. de faktiske køreplaner, fastsættes enten af operatøren indenfor rammerne i en kontrakt med staten, eller i forbindelse med udbud af trafikken. Udviklingen beror således på mange usikre faktorer, herunder de fremtidige økonomiske rammer.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har noteret sig de mange kommentarer og konkrete ønsker vedr. togbetjening. Disse vil blive videreformidlet til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, som varetager indgåelsen af nye kontrakter.

Givet usikkerheden om anlægsplanerne mv. som anført i forordet, ændres høringsudgaven af Trafikplanen ikke. Nedenfor følger dog en uddybning på flere af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens overvejelser bag de viste eksempler på fremtidig

togbetjening, som er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens faglige indspil til de politiske drøftelser om togbetjeningen efter udløbet af de nuværende kontrakter.

## Fjerntog til/fra København

Der er generelt i høringen ønske om fjerntog direkte til/fra København fra mange steder i landet. Der er flere høringsparter, der ønsker, at de direkte tog til/fra København opretholdes:

- Herning, Struer evt. efter elektrificering eller ved at man fortsætter med at benytte nuværende togmateriel, som kan kobles sammen i Fredericia. (Vejle Kommune, Herning Kommune, Ikast-Brande Kommune, Midttrafik, Sydtrafik, Region Midtjylland, Region Syddanmark, Dansk Jernbaneforbund)
- Aalborg Lufthavn (Aalborg kommune, m.fl.)
- Frederikshavn (KKR Nordjylland, Nordjyllands Trafikskelskab, LO sektion Nordjylland)

Der er også ønsker om lyntog til Fredericia (Fredericia Kommune), og fjerntogsstop i Arden, Skørping og Støvring (Rebild Kommune, Nordjyllands Trafikskelskab). Mariagerfjord Kommune støtter Trafikplanens forslag, med Hobro som trafikknudepunkt, og forlængelse af nærbanen Aalborg Lufthavn-Hobro, og anbefaler at IC-togene kører uden stop Aalborg-Hobro tidligere, hvis det betyder, at nærbanen hurtigere kan udvides til Hobro.

### Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger

*Om fjerntog til Herning og Struer:*

Strækningen Vejle-Herning-Struer betjenes hver anden time med fjerntog, som deles/samles i Fredericia. I de øvrige timer betjenes strækningen af regionaltog Fredericia-Struer, med en skifteforbindelse til toget til/fra København. Rejsetiden til København, med direkte tog eller skifteforbindelse, er den samme.

Det følger af aftalen om DSBs "Fremtidens Tog" fra 1. februar 2018, at det i 2027 ikke længere vil være muligt at køre med fjerntog til Struer, eftersom der ikke er elektrificeret til Struer. Det fremgår desuden af aftalen, at IC3erne udgår af fjerntogsdriften og bliver erstattet af nyt elektrisk fjerntogsmateriel, og dermed er udfaset i planår 2027.

Det indgår i udbudsmaterialet for genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland og aftalen herom fra 9. juni 2017 at Vejle-Herning betjenes med regionaltog, og at bliver en skifteforbindelse i Vejle. For rejsende mellem København-Herning vurderes det, at rejsetiden ikke bliver forlænget, da skiftetiden i Vejle vil svare til den skiftetid/koblingstid, der er i dag i Fredericia.

Generelt vurderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at det ikke er hensigtsmæssigt at dele/samle tog på hovedstrækningen København-Aarhus, da det betyder forlænget rejsetid og dårligere punktlighed for de mange passagerer på hovedstrækningen.

*Om fjerntog til Aalborg Lufthavn:*

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens forslag om i 2027 at lade fjerntog stoppe i Aalborg og at lade nærbanetogene og Aarhus-linjen betjene Aalborg Lufthavn, anbefales af hensyn til sikre en højfrekvent betjening af Aalborg Lufthavn med fokus på forbindelser til lufthavnens opland. Erfaring viser, at en lufthavns opland ligger indenfor en afstand på 100 km eller en times kørsel. Det er Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at oplandet til Aalborg Lufthavn ikke strækker sig væsentligt syd for Aarhus. Trafikplanens forslag indeholder derfor en god og robust betjening med direkte tog fra byerne fra Aarhus og mod nord. Forslaget betyder, at trafikken til Aalborg Lufthavn udvides fra to til tre tog i timen, samt at Aalborg Nærbane forlænges til Hobro, med betjening med tog hver halve time.

Figur 8.6 | Nuværende og potentielt opland til Aalborg lufthavn



Kilde: Illustration fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Drift med fjerntog er dyrere end med lokaltog, det vil derfor ikke være muligt at opretholde det udvidede driftsomfang til Aalborg Lufthavn med fjerntog, som man vil kunne have med lokaltog indenfor den samme økonomiske ramme.

Forslaget i trafikplanen er et fagligt indspil til forhandlingerne. Trafikken bliver afgjort af trafikløberne, som i dette tilfælde er Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og forventeligt Region Nordjylland.

#### *Om fjerntog til Frederikshavn:*

Givet aftalen om DSBs "Fremtidens Tog" vil det i fremtiden, i planår 2027, ikke være muligt at køre fjerntog til Frederikshavn. "Fremtidens Tog" indebærer elektriske fjerntog, og der er ikke truffet beslutning om elektrificering til Frederikshavn indenfor trafikplanens tidshorisont. Elektrificering til Frederikshavn indgår i Togfondens fase 2, som ikke er afklaret endnu.

#### *Lyntog til Fredericia:*

Fredericia Kommune ønsker, at lyntoget i 2027 får stop i Fredericia, da man mener at rejsetiden til København bliver for lang, når toget skal standse flere gange undervejs. Der henvises til køreplanen for Timemodellen, hvor der indgik et Superlyntog, der bl.a. standsede i Fredericia.

Køreplanen for timemodellen kan ikke gennemføres med de projekter og det togmateriel, som er forudsat i Trafikplanen og aftalen om "Fremtidens Tog" fra februar 2018.

## **Direkte tog til Københavns lufthavn**

Der er flere parter, som har ønske om direkte tog til Københavns lufthavn, både i form af en forlænget 'Ring Syd' og i form af en opretholdelse af den direkte forbindelse med Kystbanen.

Kalundborg Kommune mfl. har ønske om, at der etableres en ny forbindelse til lufthavnen, mens kommuner langs Kystbanen m.fl. ønsker at bevare den forbindelse de har i dag, og mener at der lægges op til en forringelse, når de direkte tog ophører.

#### **Om Kystbanen**

Flere parter har givet bemærkninger omkring Kystbanen (Dragør kommune, Fredensborg kommune, Gentofte kommune, Helsingør Kommune, Hørsholm Kommune, Københavns Kommune, Rudersdal Kommune, Region Hovedstaden, DSB, Pendlerklubben Kystbanen, Dansk Jernbaneforbund, m.fl.).

Fokus er på de politisk besluttede ændringer, som trafikplanen præsenterer. Høringssvarene peger på, at reduktioner i frekvens er utilfredsstillende og uacceptable. Mange nævner også en nuværende dårlig kvalitet på Kystbanen.

Der ønskes direkte forbindelse til Sjælland, men uden at den direkte forbindelse til Ørestad, Københavns Lufthavn og Sverige ophører. Flere nævner det uheldige i at opgraderingen af strækningen ikke gennemføres. En enkelt peger på muligheden for at S-tog kunne forlænges til Helsingør (fra Klampenborg).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

I "Aftale om Passagertogtrafik i Danmark 2015-2024", som ligger til grund for den nuværende DSB kontrakt, introduceres ideen om at Øresundstrafikken adskilles fra Kystbanetrafikken, for at opnå øget punktlighed, og at Kystbanen i fremtiden drives i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik. Dette kan ske gradvist, når flere banestrækninger på Sjælland er elektrificeret.

I december 2017 indgik regeringen, Radikale og Dansk Folkeparti aftale om Fremtidens trafik i Hovedstadsområdet. Heraf fremgår det, at det praktiske trafikfølsomt ansvar for Øresundstrafikken mellem København og Malmø overlades til den svenske trafikfølsomt, Skånetrafiken, fra december 2021.

Ifølge aftalen skal en adskillelse af Kystbanen og Øresundstrafikken opnå følgende:

- Trafikken på Kystbanen gøres uafhængig af forsinkelser fra Sverige, så der nationalt kan arbejdes med at begrænse årsager til forsinkelser.
- I stedet for svenske tog bliver Kystbanen samtrafikeret med sjællandske tog, som har en mindre gennemsnitlig forsinkelse.
- Flere daglige afgangene til de passagertunge stationer på den nordlige del af Kystbanen.

Konsekvenserne bliver:

- En mindre reduktion af afgangene til de mindre benyttede stationer på den sydlige del af Kystbanen (Klampenborg, Skodsborg, Vedbæk og Rungsted)
- Ingen direkte forbindelse mellem Kystbanen og Københavns Lufthavn/Sverige.

Udbud af togtrafikken over Øresund forberedes og gennemføres i to faser. I den første fase fra december 2019 øges grundbetjeningen over Øresund fra 3 til 4 tog i timen i hver retning suppleret med 2 tog i myldretiden. På Kastrupbanen reduceres den daglige grundbetjening fra 6 til 4 tog i timen, mens der indsættes 2 ekstra tog i myldretiden. Samlet set reduceres spidstidbetjeningen på Kystbanen fra 9 til 8 tog.

I anden fase – som forudsættes igangsat fra december 2021 - overdrages det praktiske trafikfølsomt ansvar for den fulde trafik Østerport-Malmø til Skånetrafiken. Trafikplanens betjening på Kystbanen mv. er således en konsekvens af de her nævnte politiske aftaler.

#### **Om Ring Syd**

Der udtrykkes generel bred opbakning til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens forslag om både betjening med direkte tog fra Roskilde – Københavns lufthavn, via Ny Ellebjerg, og til den fulde Ring Syd, hvor der sker en udbygning af infrastrukturen. (Gladsaxe, Glostrup, KKR Hovedstaden m.fl.)

Der er kommuner, der foreslår, at linjerne skal forlænges, så de efter Roskilde fortsætter til enten Holbæk, Næstved, Ringsted eller Slagelse (Holbæk Kommune, Lejre Kommune, Roskilde Kommune, Næstved Kommune, Region Sjælland, Movia).

Region Skåne er bekymrede for, om der er kapacitet på Kastrupbanen til togene fra Ring Syd samtidig med, at der skal være plads til udvidelser over Øresund. Region Skåne foreslår flere tog København-Malmø, end der er angivet i Trafikplanen, da regionen arbejder med en højere passagervækst.

DSB foreslår, at myldretidstogene Malmø-København ikke skal køre til hovedbanegården, men i stedet bindes sammen med togene på Ring syd til Roskilde - pga. kapaciteten. DSB foreslår at det tages med i en evt. aftale de med svenske parter.

Der er flere kommuner, der bemærker, at med anlæggelsen af Letbanen i Ring 3, vil Glostrup station blive et knudepunkt, hvor der er skiftemulighed til letbanen. Der er flere kommuner, der ønsker fjerntogsstop på Glostrup station.

Roskilde Kommune mener dog, at det er vigtigt, at der er flere tog, der kører med få stop mellem København og Roskilde.

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Det skal understreges at der ikke er truffet politisk beslutning om at gennemføre Ring Syd. Det er et forslag, som har været undersøgt blandt andet af Banedanmark, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har medtaget i trafikplanen, fordi betjeningen giver en række fordele for passagerne.

Ift. kapaciteten, så vurderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at de forslag, der præsenteres i Trafikplanen, er mulige, uden at der udbygges infrastruktur på København H, Ørestad eller CPH.

Stationerne og strækningen København H - CPH udgør en flaskehals, og har en høj udnyttelse af kapaciteten.

En af fordelene ved en Ring Syd forbindelse er, at den aflaster København H, samtidig med at den forbedrer betjeningen mod Roskilde, og giver en direkte og hurtig forbindelse fra Roskilde til CPH. Ring syd er således med til at styrke betjeningen af Københavns Lufthavn. DSBs forslag om at forbinde ring syd med myldretidstogene over Øresund, vil kunne muliggøre en bedre udnyttelse af kapaciteten på Kastrupbanen, men samtidig bliver der risiko for at forsinkelser i Sverige kan spredes til Ring Syd togene i Danmark, en sammenbinding som netop opløses ved den indgåede aftale om Øresundstrafikken.

Det er ikke undersøgt om der er mulighed for yderligere tog, som foreslået af Region Skåne. Ift. en evt. højere passagervækst over Øresund, og til Københavns Lufthavn, bør der også ses på at anskaffe togmateriel med en høj passagerkapacitet, eksempelvis dobbeltdækkertog, for derved at kunne transportere flere passagerer med det samme antal tog.

En mulighed for at forbedre betjeningen til fx Holbæk er at forlænge en af Ring Syd linjerne fra Roskilde til Holbæk. Det vurderes at der er den nødvendige kapacitet på strækningen, og det vil således være en passagermæssig/økonomisk afvejning ift. passagertal og økonomi. En forlængelse vil betyde et øget materielforbrug.

#### **Om Glostrup**

Flere parter peger på behovet for at betjene Glostrup med fjerntog, som bl.a. vil give mulighed for skift til den kommende letbane i Ring 3.

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

For at betjene Glostrup station med regionaltog, er der behov for infrastrukturinvesteringer, som der endnu ikke er taget beslutning om.

Regionaltogsbetjening af Glostrup vil styrke Glostrup som knudepunkt, og give skiftemulighed direkte fra regionaltogene til den kommende letbane. For at gøre det muligt at etablere en skifteforbindelse mellem letbanen og de direkte tog til



Københavns Lufthavn skal der tages politisk beslutning om at udbygge på Glostrup station.

## Forslag om øget betjening

### Om betjening i Østjylland:

Flere parter peger på at togbetjeningen i Østjylland bør forbedres, med en øget frekvens, eller en S-togslignende betjening (Fredericia Kommune, Midttrafik, Region Syddanmark), samt ønske om hyppigere tog internt i trekantområdet (Kolding Kommune). Dette mener man bl.a. er nødvendigt for, at jernbanen kan bidrage til at håndtere sin del af væksten i den samlede trafik.

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Trafikplanens køreplan for 2027 for Østjylland er baseret på at sikre betjening med fjerntog hver halve time til alle de store byer mellem Odense og Aarhus. Derudover er der et tog København-Aalborg, der kører uden stop mellem Odense og Aarhus, og som sikrer en kort rejsetid til de mange passagerer, der rejser mellem de største byer i Danmark. Ligeledes får rejsende fra København til byer nord for Aarhus gavn af de korte rejsetider med toget.

Til at betjene de mindre byer i Østjylland er der i 2027 foreslået regionaltogetsbetjening, som i dag. Betjeningen i Østjylland og trekantområdet har således flere formål, og består af en kombination af hurtige og langsomme tog.

### Om betjening i Midt- og Vestjylland og over grænsen:

Der er ønske om forbedret drift i Vestjylland samt hurtigere forbindelse til Aarhus (Ringkøbing-Skjern Kommune).

I Midtjylland ønskes øget betjening. Der ønskes halvtimesdrift Vejle-Herning (Herning Kommune, Ikast-Brande Kommune) og halvtimesdrift Struer-Herning (Struer Kommune). Der er også ønske om halvtimes betjening Holstebro-Herning-Aarhus (Herning Kommune, Ikast-Brande Kommune).

Desuden er der ønske om at fastholde myldretidsafgangen Vejle-Struer (Ikast-Brande Kommune, Herning Kommune), og fastholde halvtimesdrift Holstebro-Struer, også i en situation hvor Lemvigbanen overtager driften Skjern-Holstebro (Midttrafik).

Der udtrykkes desuden ønske om timedrift Struer-Thisted og direkte tog Thisted-Aarhus (Nordjyllands Trafikselskab, KKR Nordjylland, m.fl.).

I Sønderjylland er der ønske om timedrift Sønderborg-Tinglev (Sønderborg Kommune, Aabenraa Kommune), samt timedrift over grænsen mellem Tinglev-Padborg-Flensborg (Tønder Kommune, Aabenraa Kommune).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Trafikken der fremgår af høringsudgaven af trafikplanen, svarer til det der er besluttet i forbindelse med det kommende udbud af trafikken i Midt- og Vestjylland, som præsenteret i det udsendte udbudsmateriale fra december 2017. Efterfølgende har Region Midtjylland givet udtryk for, at de gerne vil overtage trafikkeransvaret Holstebro-Skjern. Udbudsmaterialet er derfor revideret i juni 2018, og imødekommer nu ønskerne fra bl.a. Struer Kommune om halvtimesdrift Struer-Herning.

Ift. trafikken til Sønderborg og Padborg er der ikke lagt op til udvidelser i driften.

### Om betjeningen på Fyn:

Flere parter peger på at regionaltrafikken på Fyn bør forbedres (Byregion Fyn, Middelfart kommune, Fynbus, m.fl.). Der foreslås bl.a. en øget frekvens på Svendborgbanen og en S-togslignende betjening på tværs af Fyn, og evt. helt mellem Fredericia og helt til Sjælland.

*Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Med den ny bane over Vestfyn bliver en stor del af passagertrafikken flyttet over på den ny bane, således at der frigøres kapacitet på den nuværende bane.

Der er således plads på strækningen over Vestfyn, Kauslunde-Holmstrup, til mere trafik, og i Trafikplanen foreslås fra planår 2027 at alle stationer på den gamle bane får en betjening med fast time-drift, mod tog hver anden time i dag på de mindre stationer. De fleste passagerer fra Vestfyn skal dog rejse til Odense, og der vurderes derfor ikke at være grundlag for direkte tog mellem stationerne på Vestfyn og stationer øst for Odense.

På Svendborgbanen, som er enkeltsporet, vurderes det, at der ikke er kapacitet til at øge betjeningen med flere linjer.

**Om betjeningen på Sjælland:**

Der bemærkes at Roskilde og Næstved er de to største byer i Region Sjælland, og at betjening med direkte tog imellem de to byer falder til et tog i timen i fremtiden. Det foreslås at løse dette ved at forlænge Ring Syd, som beskrevet ovenfor (Holbæk Kommune, Lejre Kommune, Roskilde Kommune, Næstved Kommune, Region Sjælland, Movia).

Der er desuden ønske om at opretholde nuværende antal tog på Høje Taastrup station (Albertslund Kommune, Høje Taastrup Kommune).

Der ønskes desuden stop i Ølby for togene København-Næstved (Køge Kommune, Næstved Kommune, Vordingborg Kommune, Region Sjælland), og at Femern-togene standser flere gange på Sjælland, bl.a. i Næstved (Næstved Kommune). Derudover er ønsket om øget betjening på Lolland (Lolland Kommune), til Kalundborg og Roskilde-Køge-Hårlev (Lejre Kommune, Stevn Kommune), og at opretholde frekvensen på Hvalsø (Lejre Kommune).

*Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Efter åbningen af den ny bane København-Ringsted vil der kunne opnås den korteste rejsetid mellem København og Næstved ved at køre via Køge Nord i stedet for via Roskilde og Høje Taastrup. Det betyder, at færre tog kører via Roskilde. De tog der kører ad den ny bane standser heller ikke i Høje Taastrup.

Det foreslås i Trafikplanen i planår 2022, at der indføres et stop i Ringsted, således at der bl.a. er mulighed for at skifte til tog til Roskilde.

Den nuværende linje Næstved-Haslev-Køge-Roskilde bliver omlagt således, at den i stedet kører Næstved-Haslev-Køge-København, via den ny bane. Det betyder, at stationerne mellem Køge og Næstved får direkte tog til København, men at der skal skiftes tog i Køge for at komme til Roskilde.

Forslaget om at forlænge Ring Syd til Holbæk og Næstved kan være en god løsning for passagererne umiddelbart, det kommer dog an på en nærmere analyse om passagergrundlaget er til stede. Det vil desuden øge omkostningerne med ekstra togkørsel, hvilket skal besluttes politisk.

På Lolland er betjeningen afgjort af Lokaltog og Region Sjælland. For betjeningen af Rødby vil der være perioder med sporarbejde og sporspæringer, hvor strækningen forventes lukket i længere perioder ifm. Femern anlægsarbejderne. Der forventes ikke at køre international trafik via Rødby i 2022, men at Rødby stadig betjenes, når det er muligt.

Betjeningen Roskilde-Køge skal fremover også køres af Lokaltog, og overgår altså fra at være statslig trafik til at være regionaltrafik. Betjeningen Roskilde-Køge hænger sammen med kapaciteten på banen, der ikke giver mulighed for at øge betjeningen som det ser ud nu. Ligeledes med stop i Hårlev, der ikke betjenes af statslig trafik.

Det foreslås i trafikplanen, at både tog til Roskilde og København bør standse i Ølby, som illustreret i linjediagrammerne i Trafikplanen.

Det forudsættes i trafikplanen, at myldretidsafgangene i Hvalsø kan opretholdes, og det fremgår på linjediagrammerne for 2027 og 2032. Skal frekvensen øges yderligere vil det kræve en udvidelse af togdriften, hvilket er en politisk beslutning.

Mht. stop i Næstved for Femern-togene, så er det en afvejning mellem rejsetid og passagerantal mv.

## Kortere rejsetider

### Generelle bemærkninger i høringssvarene

En række hørings svar påpeger generelle forhold omkring rejsetiden (Lolland Kommune, Region Skåne, Region Sjælland, Fynbus, Passagerpuls, Pendlerklubben Kystbanen, m.fl.), mens andre hørings svar omtaler konkrete ønsker til en kortere rejsetid for bestemte rejserelationer (Byregion Fyn, Fredericia Kommune, Guldborgsund Kommune, Helsingør Kommune, Kalundborg Kommune, Lolland Kommune, Næstved Kommune, Roskilde Kommune, Viborg Kommune, Vordingborg Kommune, Aabenraa Kommune (til Hamborg), Region Sjælland, m.fl.).

Der er en del bemærkninger til de forventede rejsetider for regionaltrafikken på Sjælland, og kommunerne og Region Sjælland udtrykker ønske om, at rejsetiden til/fra København forkortes. Hørings svarene henviser til de rejsetider, som fremgik af rapporten "Togfonden DK" fra 2013, og af præsentationer ifm. beslutningsgrundlaget for udbygningen af Femern Landanlæg. Slagelse Kommune anser at det er positivt med de kortere rejsetider til kommunen.

#### Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger

Rejsetiden afhænger af flere faktorer; infrastruktur, togmateriel og standsningsmønster.

For at få en kortere rejsetid skal materiellet have gode accelerationsegenskaber, og kunne udnytte de hastigheder, som infrastrukturen giver mulighed for. Og køreplanen skal kun have få stop undervejs, da det forlænger rejsetiden, hver gang toget skal standse ved en station.

Trafikplanens køreplansforslag har generelt lidt flere standsninger, end de køreplaner der blev præsenteret i rapporten *Togfonden DK*. Dette beror bl.a. på, at der i forbindelse med forhandlingerne om *Togfonden* har været ønsker i Folketinget om flere stop, bl.a. i Ringsted. Desuden er skiftemuligheder mellem forskellige togsystemer en god mulighed for at binde landet sammen så effektivt som muligt.

Rejsetider er altid en afvejning. Meget hurtige tog uden stop vil betyde en ringere betjening af de mindre stationer undervejs, hvis ikke betjeningsomfanget øges. Samtidig er det vigtigt for at betjene de store passagerstrømme mellem landsdelene og vigtigt for den samfundsøkonomiske nytte, at der er hurtige tog på de lange stræk.

Et eksempel er regionaltogene på Sjælland. Deres funktion er ikke kun at bringe folk ind til centrum af København, de skal også bidrage til mobiliteten generelt på Sjælland og i hovedstadsområdet. Det vil sige, at de skal stoppe undervejs på Sjælland, så der er mulighed for at skifte og for at stå på. Regionaltogene har en vigtig rolle for pendlertrafikken til/fra København, og det er vigtigt, at togene kan levere det nødvendige transportarbejde – særligt i myldretiderne, hvor der er stor og stigende trængsel på vejnettet ved København. Det er ikke muligt at udbygge vejnettet til det behov, som den stigende trafik vil nødvendiggøre, og det er derfor vigtigt, at toget kan håndtere en fremtidig vækst.

Det vil sige, at i regionaltogenes tilfælde vil mobiliteten øges for flere ved at have flere stop undervejs og dermed en lidt længere rejsetid. Køreplanlægningen skal

derfor i hvert tilfælde foretage en afvejning mellem den korte rejsetid og antallet af stop ift. hvordan den samlede mobilitet øges mest muligt.

### Om rejsetiden til Kalundborg:

Kalundborg Kommune og Region Sjælland peger på, at der i forbindelse med rapporten *Togfonden DK*, er der udarbejdet en køreplan med en rejsetid på 1:02 minutter København-Kalundborg, og ønske de korte rejsetider indgår i Trafikplanen.

#### Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger

Rejsetiden på 1:02 er baseret på de forventninger der var i 2013 til, hvordan infrastrukturen ville se ud i 2027. Rejsetiden er opgjort for myldretidstogene, som i køreplanen i rapporten *Togfonden DK* var forudsat kun at have få stop undervejs, og som desuden var en anden type togmateriel, end der er forudsat i trafikplanen.

Rejsetidseksemplet i Trafikplanen er for de tog, der kører hele dagen, og trafikplanens forslag til køreplan indeholder flere stop undervejs end den i *Togfonden DK*. Der indgår derudover også et stop ved den nye station Kalundborg Øst, hvilket forlænger rejsetiden yderligere.

### Om rejsetiden til Næstved, Vordingborg og Nykøbing F:

Region Sjælland, Lolland kommune, Guldborgsund Kommune, Næstved kommune, peger på rejsetiderne på Sydbanen er længere i Trafikplanen end de rejsetider der tidligere er fremgået af rapporten "*Togfonden DK*" fra 2013, og af præsentationer ifm. beslutningsgrundlaget for udbygningen af Femern Landanlæg fra 2016.

#### Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger

Trafikplanens køreplan for 2022 er baseret på en arbejdskøreplan udarbejdet af DSB for 2022, med en forventet rejsetid København H-Næstved 0:45, København H-Vordingborg 1:02 og København H – Nykøbing Falster 1:25. Det er lagt til grund for trafikplanens køreplan, at der anvendes nuværende togmateriel, dvs. dobbeltdækkertog med en maks. hastighed på 160 km/t. Ligeledes er der forudsat stop i Ringsted.

Tabel 1. Eksempler på rejsetider for rejser til Nykøbing F på opgraderet infrastruktur (2027/2032), variation i antal stop og i materieltype. Trafikplanens rejsetider ses markeret med sort.

Antal stop undervejs	Direkte	1	2	3	4	5
ME + dobbeltdækkervogne, 160 km/t	1:06	1:09	1:12	1:15	1:19	1:22
IC3, 180 km/t	1:00	1:03	1:05	1:08	1:11	1:13
Nyt el-lok+dobbeltdækkervogne, 160 km/t	1:04	1:07	1:10	1:12	1:14	1:17
Nyt el-togsæt, 200 km/t	0:56	0:59	1:01	1:03	1:06	1:09
Nyt el-togsæt, 250 km/t	0:54	0:57	0:59	1:01	1:05	1:08

I 2032 forudsættes nyt togmateriel, som svarer til DSBs "Fremtidens Tog" til 200 km/t. Det hurtigere materiel kan udnyttes både til flere stop og kortere rejsetid.

Både Næstved, Vordingborg og Nykøbing Falster har ønske om en kort rejsetid til København, og de foreslår, at toget stopper ved de tre byer. Der foreslås derudover yderligere to stop undervejs ved Ringsted og Ny Ellebjerg stationer. Disse standsninger giver bl.a. muligheder for at opnå skifteforbindelser til andre tog - men vil forlænge rejsetiden.

Eksempelvis vil et stop i Ringsted forlænge rejsetiden for passagerer fra Vestdanmark til København, men er en fordel for de passagerer, der kan skifte til tog som kører videre over Femern.

Et stop i Ny Ellebjerg vil forlænge rejsetiden for de passagerer, der skal til København H. Men en stor del af de rejsende til København skal til brokvartererne

eller andre steder i byen, og ikke til hovedbanegården. Stop på Ny Ellebjerg vil bl.a. give mulighed for at skifte til Ringbanen, Metroen og direkte tog til Københavns Lufthavn.

Af hensyn til ønsket om en kort rejsetid, er det valgt at den hurtige linje til Nykøbing Falster ikke standser i Køge Nord, hvilket reducerer rejsetiden med 2-3 minutter.

### **Om rejsetiden Aarhus-Hamburg**

Flere kommuner (Aabenraa Kommune, Fredericia kommune, Haderslev Kommune, Kolding kommune) peger på vigtigheden af gode forbindelser mellem Østjylland og Hamburg.

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens*

Der er tæt trafik mellem Aarhus og Fredericia, og tog Aarhus – Hamburg skal indpasses efter de øvrige tog. Rejsetiden på denne strækning vil derfor afhænge af hvad der kan lade sig gøre.

### **Om rejsetiden Aarhus-Viborg**

Viborg Kommune udtrykker ønske om en kortere rejsetid mellem Viborg og Aarhus, og peger bl.a. på at der bør ses på muligheder for at indsætte et hurtigtog (REX-tog).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Der kører i dag to tog i timen mellem Aarhus og Viborg, som kører med fast halvtimesdrift og standser ved alle stationer. Denne drift sikrer således en fast frekvens, og en god betjening af de mindre stationer undervejs.

Hvis det ene tog, hver time blev omdannet til et hurtigtog, som kun standser ved de største stationer undervejs vil rejsetiden til Viborg også kunne blive kortere. Det vil dog være på bekostning af den faste halvtimesdrift, men de store stationer vil fortsat have to tog i timen, mens de mindre stationer kun vil have et tog i timen.

## **S-banen**

Der er fokus på S-togenes betydning for den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og betydning for pendlerrejserne til/fra København.

### **Førerløse S-tog og S-tog til Roskilde:**

Der er stor opbakning hos en række kommuner til forslaget om at indføre automatiske/førerløse S-tog (Ballerup kommune, Københavns kommune, Gladsaxe kommune, KKR Hovedstaden). Mens systemet etableres og implementeres, er det vigtigt at sikre, at det ikke går ud over den normale S-togsdrift.

Der er stor interesse for ideen om at forlænge S-tog til Roskilde (Roskilde Kommune, Lejre Kommune m.fl.), men der er også bekymring for, hvad det vil betyde for fjerntogsbetjeningen. Ligeledes ønskes afklaring af betydningen for Roskilde og stationerne langs Nordvestbanen, samt Trekroner og Hedehusene.

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Efter Trafikplanen kom i høring blev der indgået en politisk aftale om førerløse S-tog. I den forbindelse er det besluttet at lave en undersøgelse af mulighederne ved forlængelse af S-togene til Roskilde.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at der fortsat er grundlag for at alle regionaltogene fortsat vil betjene både Roskilde og Høje Taastrup stationer, og at S-togene således vil være et supplement til regionaltogsbetjeningen i Roskilde. Det er dog ikke fastlagt, hvordan S-togenes køreplan kunne se ud, og det er heller ikke fastlagt, hvordan køreplanerne for regionaltogene vil blive.

**Bemærkninger om forbedringer i S-togsdriften:**

Der er flere parter (Hillerød Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Movia), der efterlyser forbedringer på S-banen:

- Mere robust drift
- Udvidelser i driften
- Bedre information
- Bedre samarbejde imellem trafikskaberer ift. køreplaner mv.
- Nye stationer på S-banen

Generelt efterspørges gode skiftemuligheder mellem S-tog og metro, letbane, regionaltoget og busser, ligesom der efterspørges koordinering ift. køreplaner, og især ift. perioder med sporspærringer mv.

*Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

S-togene er rygraden i den kollektive trafik, og pendlertrafikken i og omkring København, og fungerer generelt godt og kører med høj frekvens og høj punktlighed i dagtimerne.

Det er særligt i ydertimerne og ifm. sporarbejder, at der er ønske til forbedringer, ligesom der er ønsker om, at informationen forbedres og bliver mere retvisende.

Der har været længere perioder med sporspærringer, togbusser og dårligere punktlighed på Hillerødbanen ifm. installering af nye signaler på strækningen. Banedanmark forventer, at der, når signalerne er installeret og i drift på hele S-togsnettet, vil ske en forbedring af punktligheden som følge af en mere stabil drift og færre signalfejl end tidligere.

Det skal være nemt at bruge den kollektive trafik, og det er derfor vigtigt, at det er nemt og sikkert at skifte mellem de forskellige transportmidler.

**Øvrigt****Fri trafik**

Den svenske togoperatør SJ (som kører i Danmark), peger på mulighederne for at kommerciel, fri trafik, sammen med den udbudte trafik, kan sikre fremtidens togdrift. SJ anbefaler derfor, at Trafikplanen også inkluderer trafik som køres på kommercielle vilkår.

*Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Hvorvidt kommercielle operatører vil kunne være en del af et samlet, struktureret togudbud og indgå i den statslige trafikplan, afhænger af de politiske rammevilkår.

**Esbjerg Nærbane**

Flere parter (Sydtrafik, Region Syddanmark, Tønder Kommune) støtter at Trafikplanen har medtaget etape 1 af Esbjerg Nærbane, og har ønske om at også videre etaper medtages. Region Syddanmark påpeger at Etape 2, direkte tog mellem Varde-Ribe, ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens beslutningsgrundlaget fra 16. nov. 2017 kan gennemføres uden anlægsinvesteringer.

*Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Trafikplan medtager etape 1 af Esbjerg nærbane, som består af en udvidelse af trafikken, således at der er 2 tog i time på begge strækninger Esbjerg-Ribe og Esbjerg-Varde, hvilket også er indarbejdet i genudbuddet af trafikken i Midt- og Vestjylland. Der er ikke krav om fast sammenbinding af trafikken i Esbjerg, svarende til Etape 2, men det vil være op til operatøren på samme måde som i dag.

**Nattog**

Rådet for bæredygtig trafik, NOAH og Dansk Cyklistforbund peger alle på muligheden for at køre nattog i eller igennem Danmark. De peger på den længste strækning i Danmark – København – Aalborg, men primært på internationale forbindelser, København – Stockholm/Oslo/Hamborg. I Hamborg med mulighed for opkobling til eksisterende operatører f.eks. Amsterdam og Basel.

*Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Nattog indgår ikke som en del af den statsligt udbudte trafik og der haves ingen kendskab til operatører på kommercielle vilkår, som pt. har planer om kørsel med nattog i eller igennem Danmark.

## Passagertal

Der er stort fokus på trafikplanens passagertal idet tallene bruges ofte i sektoren til planlægning og forskellige analyser.

### Grundlag for passagerprognoser

Flere parter (Ballerup Kommune, Haderslev Kommune, Hørsholm Kommune, Køge Kommune, Lejre Kommune, Middelfart Kommune, Nyborg Kommune, Rebild Kommune, Roskilde Kommune, Rudersdal Kommune, Stevn Kommune, DSB, pendlerklubber, m.fl.) har bemærkninger om passagertallene på nogle enkelte stationer eller om den generelle udvikling. Region Skåne bemærker at trafikken over Øresund i 2032 er for lav sammenlignet med deres egne prognoser.

Desuden er der bemærkninger om lokale udviklingsprojekter, og at de bør indgå som grundlag i beregningen af passagerprognoserne eller som grundlag ift. at vurdere togbetjeningen på stationen.

### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Det konstateres at der er, og har været, stor opmærksomhed på prognosernes passagertal, som bliver brugt forskellige myndigheder og trafikselskaber til planlægning og analyser.

Trafikplanens prognoser tager udgangspunkt i observeret rejsemønster 2015 (bl.a. baseret på billetsalg) sammen med passagervæksten som beregnes i Landstrafikmodellen (national transportmodel). Dog er passagertal for de nye stationer beregnet uden for modellen idet Landstrafikmodellen fx ikke indeholder de nye regionshospitaler eller de planlagte udbygninger omkring de nye stationer. Samtlige passagertal opgøres for et hverdagsdøgn (som er gennemsnit af alle hverdage ekskl. hverdage i sommermånederne juni, juli og august og helligdage) for at passagertallene kan sammenlignes på tværs, og det er normal praksis at hverdagstallene bruges i de trafikale analyser.

Høringssvarene har medført at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har gennemgået samtlige stationstal igen. I den forbindelse er vi blevet opmærksomme på nogle uhensigtsmæssigheder i Landstrafikmodellen. Det har vist sig at Landstrafikmodellen har problemer enkelte steder med at fordele passagererne korrekt mellem to stationer, der ligger meget tæt. Desuden er rejsemønsteret til og fra de nye stationer også uhensigtsmæssigt.

Der er derfor siden høringen foretaget fejlrettelser i bilagene om passagertal i den udgave af høringsudgaven af trafikplanen, som ligger på hjemmesiden.

Landstrafikmodellens beregninger er baseret på de officielle forudsætninger i overensstemmelse med bl.a. Danmarks Statistiks og Finansministeriets forventninger til fremtiden. Forudsætningerne kan opdeles i to hovedgrupper - demografiske og økonomiske forudsætninger. Disse forudsætninger påvirker trafikefterspørgslen i Landstrafikmodellen. Beregningerne inkluderer den forventede vækst i befolkningen og antallet af arbejdspladser for hver kommune, men indeholder nødvendigvis ikke de detaljerede byudviklingsprojekter lokalt. Dette er normal praksis i prognoser af denne størrelse.

Passagertallene afhænger af den togbetjeningen, dvs. de køreplanseksempler der anvendes til beregningerne i modellen. I dette tilfælde er det køreplanseksemplerne der er præsenteret i Trafikplanen, der udgør fundamentet af prognoseberegningerne. Såfremt der anvendes en anden køreplan, hvor togbetjening ændres, vil det resultere i andre passagertal.



Det er også vigtigt at bemærke, at Trafikplanens prognoser, som indikeret ovenover, ikke er en simpel lineær fremskrivning af udviklingen, men indeholder en del forudsætninger der hver især påvirker passagertallene i forskellige retninger. Dvs. forskellige vejprojekter og kørselsomkostninger påvirker også passagertallene. Selvom Landstrafikmodellen ikke kan modellere fjernbustrafikken, er der forsøgt at tage hensyn til den stigende fjernbustrafik på tværs af landdelene. De største ændringer i rejseadfærden sker i hovedstadsområdet når de to metroprojekter (Cityring og metro til Sydhavn) og letbanen tages i brug

Prognosen for den grænseoverskridende trafik er beregnet på samme måde som for den interne trafik i Danmark, dvs. med udgangspunkt i de observerede rejser tillagt væksten beregnet med Landstrafikmodellen.

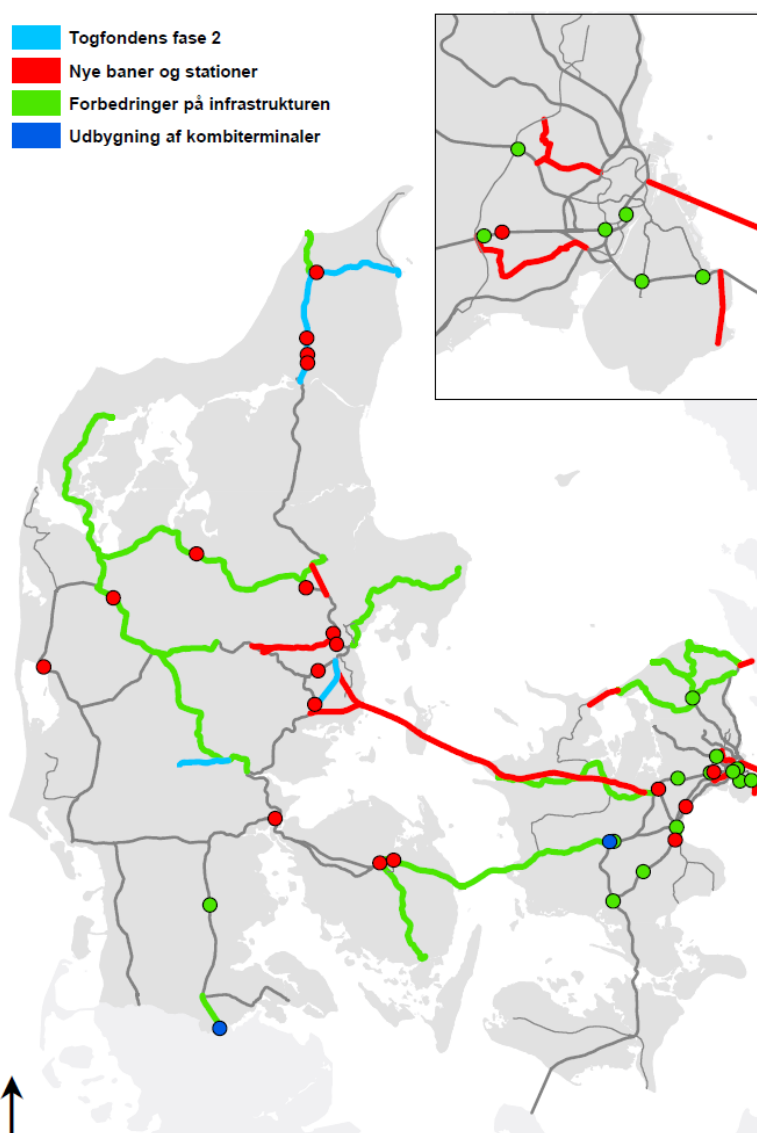
# Forslag til investeringer

## Generelt om investeringsforslag

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget et antal høringssvar vedrørende forslag til stationsåbninger og investeringer i andre baneprojekter, og forslag til helt nye baneprojekter.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har noteret sig forslagene, men understreger, at ny infrastruktur besluttet politisk, ligesom igangsættelser af undersøgelser af ny infrastruktur også besluttet politisk.

Figur 1. Forslag til ny infrastruktur fra høringen.



Alle de indkomne forslag til forbedret og ny infrastruktur er derfor blevet viderebragt, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil gerne kvittere for, at det er positivt, at trafikplanen anvendes som forum for drøftelser af den fremtidige infrastruktur.

De følgende investeringsforslag har særlig bred opbakning:

- Hurtigere togmateriel
- Ombygning af Hillerød Station
- Kapacitet på Kastrup station
- Dobbeltspor Køge-Køge N
- Fjerntogsstop i Glostrup
- Ny bane Aarhus-Silkeborg

Øvrige forslag præsenteres nedenfor.

## Forslag om stationsåbninger

Der er indkommet en række forslag til åbning af nye stationer.

- Alkjær ved Ringkøbing Syd
- Bolbro
- Brabrand
- Darup
- Erritsø
- Hastrup
- Hjørring Øst
- Hovedgård
- Korsløkke
- Laurbjerg station
- Mundelstrup
- Priorparken (S-tog)
- Sparkær
- Stilling
- Tilst
- Trylleskov (S-tog)
- Tvis
- Aarhus Havn så tog kan køre igennem Aarhus H
- Evt. stationer i Sulsted, Tylstrup eller Vestbjerg

En åbning af en station har en række lokale gevinster i form af bedre togbetjening for lokale borgere, og det er naturligt, at mange byer langs med jernbanen ønsker, at toget standser. 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.

Trafikstyrelsen publicerede i 2014 en rapport, som indeholdte analyser af det samfundsøkonomiske potentiale for en række stationer analyseret for de relevante strækninger som helhed, inklusiv S-banen i København. Analysen pegede på, at 4 stationer har et potentiale, som bør analyseres mere dybtgående: Darup og Hastrup på banen Roskilde-Køge-Næstved, Erritsø mellem Middelfart og Fredericia og Jerne mellem Bramming og Esbjerg. Jerne station er siden besluttet etableret. Der er ikke siden foretaget yderligere analyse af de øvrige nævnte stationer, og der er ikke truffet beslutning om at åbne dem.

## Forslag til andre investeringer

Der er i hørings svarene mange ønsker til andre ikke-beslutede investeringer. Hørings svarene omfatter både ønsker i relation til allerede undersøgte projekter, men også en række nye forslag til undersøgelser. Der indgår blandt andet:

- Nye forbindelser: Kattegatbro, HH-forbindelse, Øresundsmetro, Nykøbing Sj-Hillerød
- Kapacitetsforbedringer og øvrige udbygninger af stationer: København H, Kastrup station, Ørestad, Hillerød station, Køge station, Glostrup, Herlev (flytning), Ringsted (fly-over), Haslev, Ølby, Næstved, Gødstrup, Vojens
- Nye baner: Aarhus-Galten-Silkeborg, fremskynde Vestfynbanen, Hovedgård-Hasselager, shunt ved Langå, Jernbane til Dragør
- Forbedringer på baner: forbedringer, S-tog og cykelmedtagning på Kystbanen, investeringer på Lokalbaneln i Nordsjælland, vendespor ved Carlsberg station, dobbeltspor Køge-Køge N, Nordvestbanen, Ringsted-Odense, Svendborgbanen, Kauslunde-Snoghøj, Grenaa-banen, Thybanen, udbygning af broen over Limfjorden, elektrificere banerne til Hirtshals og Frederikshavn, Struer-Thisted, Langå-Struer, Vejle-Struer, Vejle-Jelling, Silkeborg-Herning, opgradere regionale baner, Padborg-Tinglev.
- Øvrigt: Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro, metro til Hvidovre, kombiterminal Ringsted, niveaufri krydsning af Thistedvej når Aalborg Lufthavnsbane åbner, udbygning kombiterminal Padborg

Udover forslagene om baneanlæg, er der også forslag om øvrige investeringer i sektoren:

- Gratis, indhegnede parkeringspladser ved større stationer, og forslag om parker og rejs anlæg ved flere stationer på Sjælland; fx Køge, Sorø og Næstved
- Øget indsats for at styrke banegods
- Hurtigere tog både på regionalbanerne i Jylland, og på Sydsjælland og Kystbanen, samt på Lokaltogs strækninger i Nordsjælland
- Nyt togmateriel skal have niveaufri indstigning
- DSBs materiel der kan samkøre diesel og el bevares af hensyn til forbindelsen Herning-København
- Togfondens rejsetider
- Takstnedsættelser
- Der er en række ønsker til analyser, fx om hvordan Københavns Lufthavn Kastrups status som knudepunkt kan understøttes af kollektiv trafik, særligt ift. beslutninger om Kystbanen (DI Transport). Andre ønsker til analyser omhandler placering af nye stationer i kort afstand til arbejdspladser, samt mulighederne ved brinttog eller batteritog.
- Dertil kommer et forslag om, at trafikplanen skal give forslag til udbedring af flaskehalse (Region Skåne).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

I høringssvarene udtrykkes generelt stor opbakning og engagement for nye projekter i nærområder og ønske om lokal inddragelse. Det er som nævnt en politisk beslutning at igangsætte et infrastrukturanlæg, så Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen vil videregive bemærkningerne og ønskerne til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, så de kan indgå i de politiske drøftelser.

Trafikplanen skal som nævnt indeholde en beskrivelse af 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. Som en ekstra service giver planen derudover et overblik over de vigtigste gennemførte og igangsatte analyser på baneområdet. Det skal understreges, at der ikke er tale om, at trafikplanen fremlægger forslag om de undersøgte projekter. Trafikplanens mål

er alene at give en overordnet introduktion til projekterne, ikke at redegøre for dem i detaljer.

Ang. forslaget om, at trafikplanen bør komme med forslag til udbedring af flaskehalse: trafikplanen er ikke en investeringsplan, men indeholder en oversigt over politisk besluttede tiltag, og en oversigt over status på jernbanen. Det vil sige, at trafikplanen er ikke et forum for yderligere analyse af problemstillinger på jernbanen. Når det er sagt, henvises der i trafikplanen til udarbejdede undersøgelser, og i det omfang at de nævnte kapacitetsproblemer er blevet undersøgt, vil der være reference hertil i trafikplanen.

#### **Øvrige bemærkninger vedr. baneprojekter**

I tillæg til ovenstående er der fremsat følgende bemærkninger vedr. trafikplanens beskrivelse af baneprojekter:

- Opfordring til staten om fortsat engagement og investeringer i den regionale/lokale udbygning af den kollektive trafik
- Staten bør engagere sig i arbejdet omkring Greater Copenhagen og lade investeringerne understøtte dette samarbejde
- Der bør tages hensyn til anlægsperiode og heraf afledte gener

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

I relation til det sidste punkt, vil Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen gerne præcisere, trafikplanen er en langsigtet plan, og den indeholder ikke konkrete køreplaner, men oplæg til en mulig betjening på en given infrastruktur. De konkrete køreplaner, som tager højde for sporarbejder, udarbejdes af operatørerne.

Det bemærkes desuden, at Grenaa-banen bør indgå i afsnittene om kapacitet mv. da Grenaa-banen stadig er en statslig bane (Midttrafik, Aarhus Kommune).

#### *Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens bemærkninger*

Ang. Grenaa-banen: Trafikplanen beskriver den statsligt indkøbte offentlige servicetrafik, og de baner, som den statslige trafik kører på. Banerne i Nordjylland har fortsat Banedanmark som infrastrukturforvalter, og de betjenes med statslig togtrafik. Derudover betjenes de af Nordjyske Jernbaner i en forsøgsordning foreløbigt til 2021. Grenaa-banen har ikke længere Banedanmark som infrastrukturforvalter, men forvaltes af Aarhus Letbane, og den betjenes med letbanetrafik, og ikke statsligt indkøbt trafik. Da det ikke er staten, der køber trafikken på Grenaa-banen, medtages denne ikke i den statslige trafikplans overvejelser om betjening eller kapacitet, selvom letbanen selvfølgelig påvirker den samlede mobilitet.

## Afsluttende bemærkninger

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen takker for de mange indkomne bemærkninger og den grundige behandling, der er gennemført i kommuner, regioner, trafikselskaber mv.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har generelt noteret sig de mange lokale synspunkter og ønsker. Herunder også en række bemærkninger, der falder udenfor de allerede berørte temaer. Forslagene er sendt til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og vil indgå som fagligt indspil i de politiske drøftelser.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har noteret sig de mange ønsker om at indgå i dialog om bestemte projekter og med henblik på at opnå bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Styrelsen vil tilstræbe en fortsat god dialog med lokale myndigheder i det videre arbejde og også videreformidle ønskerne.

Givet udviklingen siden høringsudgaven kom i november 2017 har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen valgt ikke at opdatere høringsudgaven, som anført i forordet. Der er dog fejlrettet i bilaget med passagertal. Idet høringsudgaven af trafikplanen trods de nævnte udfordringer trods alt giver et godt overblik over hvordan passagererne rejser i dag, og over hvilke anlægsprojekter der er i støbeskeen, bliver den udgivet under titlen "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032, november 2017".

Høringssvarene vil danne udgangspunkt for arbejdet med en kommende trafikplan for den statslige jernbane.

## Bilag 1:Oversigt over hørings svar

### Trafikselskaber

1. Fynbus
2. Midttrafik
3. Movia
4. Nordjyllands Trafikselskab, fælles hørings svar fra Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev, Læsø, Rebild, Mariagerfjord, Thisted, Jammerbugt, Aalborg Kommuner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab.
5. Sydtrafik

### Regioner

6. Region Hovedstaden
7. Region Midtjylland
8. Region Sjælland
9. Region Syddanmark

### Kommuner

10. Albertslund Kommune
11. Ballerup Kommune
12. Brøndby Kommune
13. Byregion Fyn, på vegne af Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart, Nordfyns, Nyborg, Odense, Svendborg og Ærø Kommuner.
14. Dragør Kommune
15. Favrskov Kommune
16. Faxe Kommune
17. Fredensborg Kommune
18. Fredericia Kommune
19. Frederikssund Kommune
20. Gentofte Kommune
21. Gladsaxe Kommune
22. Glostrup Kommune
23. Guldborgsund Kommune
24. Haderslev Kommune
25. Helsingør Kommune
26. Herlev Kommune
27. Herning Kommune
28. Hillerød Kommune
29. Holbæk Kommune
30. Holstebro Kommune
31. Horsens Kommune
32. Hvidovre Kommune
33. Høje-Taastrup Kommune
34. Hørsholm Kommune
35. Ikast-Brande Kommune
36. Kalundborg Kommune
37. Kolding Kommune
38. Københavns Kommune
39. Køge Kommune
40. Lejre Kommune på vegne af Lejre, Holbæk og Roskilde Kommuner
41. Lolland Kommune
42. Lyngby-Taarbæk Kommune
43. Mariagerfjord Kommune

44. Middelfart Kommune
45. Nyborg Kommune
46. Næstved Kommune
47. Rebild Kommune
48. Ringkøbing-Skjern Kommune
49. Ringsted Kommune
50. Roskilde Kommune
51. Rudersdal Kommune
52. Skanderborg Kommune
53. Slagelse Kommune
54. Solrød Kommune
55. Sorø Kommune
56. Stevns Kommune
57. Struer Kommune
58. Syddjurs Kommune på vegne af Syddjurs og Norddjurs Kommuner
59. Sønderborg Kommune
60. Tønder Kommune
61. Tårnby Kommune
62. Varde Kommune
63. Vejle Kommune
64. Viborg Kommune
65. Vordingborg Kommune
66. Aabenraa Kommune
67. Aalborg Kommune
68. Aarhus Kommune

## Øvrige

69. Danmarks Statistik
70. Dansk Erhverv
71. Dansk Jernbaneforbund
72. Danske Regioner
73. Developing Future Aarhus
74. DI Transport, DKT og Dansk Tog
75. DSB
76. Einar Feldager Hansen
77. Hovedstadens Letbane
78. KKR Hovedstaden
79. KKR Nordjylland
80. Køge Kommunes kollektivtrafik borgergruppe
81. LO Fyns trafikgruppe
82. LO sektionerne i Nordjylland
83. Metroselskabet
84. Passagerpuls, Forbrugerrådet Tænk
85. Pendlerklubben Kystbanen
86. Pendlerklubber for Holbæk, Tølløse og Hvalsø-Lejre på Nordvestbanen
87. Region Skåne
88. Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH Trafik og Cyklistforbundet
89. Selskabet for Almen Planlægning
90. SJ AB
91. Sund & Bælt Holding A/S
92. Vedvarende Energi



## Høringsnotat til den statslige trafikplan 2017-2032

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
DK-1577 København V

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)  
[www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

**Høringsnotat**