



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

Mail: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

**Byrådet**

Roskilde Kommune  
Rådhusbuen 1  
**Postboks 100**  
4000 Roskilde

Tlf.: 46 31 30 00  
Fax: 46 31 31 31

[kommunen@roskilde.dk](mailto:kommunen@roskilde.dk)  
[sikkerpost@roskilde.dk](mailto:sikkerpost@roskilde.dk)  
[www.roskilde.dk](http://www.roskilde.dk)

**Høringssvar fra Roskilde Kommune til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032** 31. januar 2018

Roskilde Kommune har gennemgået Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 og vil med dette høringssvar komme med en række anbefalinger til justeringer, der kan forbedre den kollektive trafikbetjening. Roskilde Kommune kan med bekymring konstatere, at der i trafikplanen lægges op til en kraftig reduktion i antallet af afgang til og fra stationer i Roskilde Kommune:

Sagsnr. 300240  
Brevid.2726660

Ref. JTJ

Dir. tlf. 46313712  
[Jenstj@roskilde.dk](mailto:Jenstj@roskilde.dk)

- Ca. 25% af togafgangene mellem Roskilde og København H forsvinder.
- Antallet af hurtige regionaltog ml. Roskilde og København H reduceres ligeledes over tid, og vil helt være elimineret udenfor myldretiden i 2032, hvor togene kommer til at stoppe mindst to gange undervejs.
- Der kommer yderligere (afledte) reduktioner i togbetjeningen på både Vestbanen, som mister et Intercitytog pr. time mod/fra Fyn/Jylland, og et hurtigt tog pr. time på Sydbanen i dagtimerne, hvilket i praksis betyder en halvering af antallet af forbindelser imellem Region Sjællands to største byer, Roskilde og Næstved
- Der indføres halvtimesdrift i dagtimerne og timedrift i aftentimerne med direkte tog mellem Roskilde og Kastrup Lufthavn, hvilket er et særdeles positivt, men desværre først planlagt til 2027.

Det er bemærkelsesværdigt og stærkt bekymrende, at Roskilde Station med den nye kollektive **trafikplan i 2022** mister 12,5% af passagererne i forhold til i dag, hvilket svarer til ca. 1 mio. rejsende årligt.

*Danmark har brug for, at disse års store og ambitiøse investeringer i baneinfrastruktur følges op med en tilsvarende ambitiøs togdrift. En togdrift der retter fokus mod de mange tusinder af daglige pendlere, der hver dag har behov for at komme til og fra arbejde i de største byer på Sjælland. Flere daglige pendlere er en samfundsøkonomisk og miljømæssig gevinst, fordi det understøtter fleksibiliteten på arbejdsmarkedet, nedbringer forureningen og CO<sub>2</sub>-udledningen og letter trængslen på de store indfaldsveje. Roskilde Kommune anbefaler derfor helt overordnet, at der ikke reduceres i antallet af afgang fra Roskilde Kommunes stationer. Den øgede kapacitet*

**Åbningstider**  
Mandag-torsdag 10-15  
Fredag 10-14

**Telefontider**  
Mandag-onsdag 08-15  
Torsdag 10-17  
Fredag 08-14



på de sjællandske jernbaner bør anvendes til at forbedre forholdene for de sjællandske pendlere.

Side2/7

Udover denne overordnede opfordring har vi i dette høringssvar formuleret 10 konkrete anbefalinger til de enkelte strækninger og stationer. De afsluttende dele er formuleret som et fælles høringssvar for Roskilde, Holbæk og Lejre kommuner.

### **Anbefaling 1: Fasthold betjeningen af strækningen Roskilde St. – København H**

I 2017 planen findes der 9 tog i timen mellem Roskilde og København i begge retninger, som i myldretiden suppleres med 2 ekstra tog i timen i den primære retning. I **2022 planen** forsvinder der hver time et IC-tog mellem København H og Esbjerg via Roskilde samt i dagtimerne et hurtigt regionaltog mellem København H og Nykøbing F med stop i Roskilde, hvilket betyder, at togtrafikbetjeningen i myldretiden reduceres med ca. 18% i den primære retning, mens reduktionen i øvrige timer er 22%. I **2017 planen** vil der være 2 regionaltog, der mellem Roskilde og København kun stopper i Høje Taastrup i dagtimerne – dette antal hurtige tog reduceres til kun et tog pr. time i **2022 planen**, mens der i **2027 og 2032 planen** i dagtimerne slet ikke er tog i dagtimerne, som stopper mindre end to gange mellem Roskilde og København H – og i myldretiden i den primære retning vil der kun være et tog, som i **2027 og 2032 planen** kun stopper i Høje Taastrup – dette antal er i **2017 planen** 3 tog i timen.

Oversigt over fremtidige togaftage fra Roskilde Station:

	2017	2022		2027		2032	
Dagtimer	9 tog/time (heraf 2 hurtige)	7 tog/time (heraf 1 hurtigt)	-22%	6 tog/time (ingen hurtige)	-33%	6 tog/time (ingen hurtige)	-33%
Myldretid	11 tog/time (heraf 3 hurtige)	9 tog/time (heraf 2 hurtige)	-18%	8 tog/time (heraf 1 hurtigt)	-27%	8 tog/time (heraf 1 hurtigt)	-27%

Der er således tale om en væsentlig reduktion af togfrekvensen på omtrent 20% for rejser mellem Roskilde og København H i **planår 2022**, hvilket reduceres yderligere i **planår 2027 og 2032**, hvorved reduktionen i disse planår i forhold til **basisåret 2017** vil være omtrent 30%. Endvidere vil der være en meget kraftig procentvis reduktion af hurtige togforbindelser (kun med stop i Høje Taastrup) mellem Roskilde og København H, hvilket yderligere vurderes at være en væsentlig årsag til det store dyk i passagertallet på Roskilde Station mellem 2017 og 2022.



*Roskilde Kommune anbefaler derfor i lighed med Høje Taastrup Kommune, at den nuværende betjening af strækningen Roskilde – København H. fastholdes og forbedres i overensstemmelse med Fingerplanens intentioner.*

Side3/7

**Anbefaling 2: Fremryk Ring Syd til planåret 2022:**

Ring Syd betegner genetableringen af forbindelsen mellem Roskilde Station og Kastrup. Forbindelsen udmærker sig ved at tilbyde et nyt direkte togsystem med ½ timesdrift i dagtimerne og timesdrift om aftenen mellem Roskilde Station og Kastrup Lufthavn, hvilket er et stort lokalt ønske. Det er dog bemærkelsesværdigt, at dette først sker i 2027, når det tydeligt har så stor en positiv effekt. Dette system burde allerede indføres i 2022 eller tidligere. Netop i 2022 er det planlagt, at trafikering på Øresundsbanen skal ændres radikalt, hvilket er anført i Ny aftale om udbud af togtrafik i Hovedstadsområdet

*Roskilde Kommunes anbefaler derfor på det kraftigste, at lufthavnsforbindelsen Ring Syd fremrykkes fra planåret 2027 til 2022.*

**Anbefaling 3: Forlæng Ring Syd til Næstved og fremryk den til 2022:**

En ikke uvæsentlig årsag til at passagertallet dykker så kraftigt på Roskilde Station i 2022 er, at togbetjeningen mellem Region Sjællands to største byer, Roskilde og Næstved, halveres. En markant forringet betjening svækker mobiliteten imellem regionens to største kraftcentre for bosætning, erhvervsliv, uddannelse, handel og turisme.

I **2017 planen** findes der i dagtimerne to regionaltog hver time mellem Roskilde og Næstved. Et i timen kører uden stop, hvorved rejsetiden er reduceret til 34-35 minutter. Det standsende regionaltog kører hver time i hele driftsdøgnet med stop i Ringsted og Glumsø. Regionaltoget er desuden forstærket til ½ timesdrift i myldretiden. Derved er der op til 3 tog i timen, hvoraf et er gennemkørende mellem Roskilde og Næstved.

Desuden er der ½ timesdrift med direkte lokaltog mellem Roskilde og Næstved via sidebanen "Lille Syd" over Køge i dagtimerne, hvilket i aftentimerne reduceres til timesdrift. Rejsetiden denne vej er dog noget længere, så det kan sjældent svare sig at køre denne vej, med mindre man skal til en af mellemstationerne.

I **2022 planen** kører alle hurtige nonstop forbindelser mellem København og Næstved nu via Køge og kommer således ikke forbi Roskilde. Mellem Roskilde og Næstved er det gennemkørende tog således faldet bort, så der kun er ét standsende tog i timen i stort set hele driftsdøgnet. Dette opleves som mere end en halvering af togforbindelserne mellem de to byer, da der nu kun én gang i timen kører et langsomt tog i hele driftsdøgnet suppleret med et ekstra tog pr. time i myldretiden i primær retning.

I **2027 og 2032 planerne** genoprettes togtilbuddet Roskilde – Næstved heller ikke, hvilket set i forhold til byernes størrelse og betydning i Region Sjælland bør påpeges,



eftersom byerne kun betjenes med timesdrift, svarende til togtrafikken f.eks. på den Vestjyske Længdebane (Esbjerg – Struer), som mønstrer langt færre togrejsende.

Side4/7

Den uheldige forringelse i 2022 kunne helt undgås, hvis det foreslåede togsystem (Kastrup Lufthavn - Roskilde med forlængelse til Næstved) blev etableret allerede fra 2022 planen, hvilket vurderes muligt såfremt togmateriel kan disponeres hertil.

*Roskilde Kommune foreslår derfor, at etablere et togtilbud i de nye planer, svarende til den nuværende trafik Roskilde - Næstved ved at forlænge et af de to i timen planlagte lufthavnstog (Ring Syd) fra Roskilde til Næstved som et gennemkørende tog og fremrykke planen til planåret 2022.*

#### **Anbefaling 4: Betjening af strækningen Roskilde – Slagelse:**

Trafikbetjeningen på stationerne Viby Sj. og Borup mellem Roskilde og Ringsted er uforandret i hele planperioden 2017-2032, men som tidligere nævnt forsvinder der et Intercitytog hver time, som reducerer togbetjeningen i aftentimerne mellem Roskilde og Ringsted fra 4 tog/time i 2017, til 3 tog/time i 2022, hvilket i 2027 og 2032 er halveret til 2 tog/time om aftenen. Dette vanskeliggør at lave gode korrespondancer til de hurtigere togforbindelser til/fra Fyn/Jylland, som dermed risikerer at få meget lange overgangstider.

*Roskilde Kommune anbefaler, at betjeningen af Roskilde-Slagelse forbedres. Roskilde Kommune foreslår, at det kan ske ved, at det andet lufthavnstog i stedet for at vende på Roskilde Station fortsætter som regionaltog til Slagelse med stop på alle stationer, hvorved Vestbanen vil blive bedre dækket med direkte lufthavnstog, og gerne ½ timesdrift på stationerne Viby og Borup mellem Roskilde og Ringsted i aftentimerne, hvor togene skiftevis betjener København H og Københavns Lufthavn. En forbedring af regulariteten på Viby Station kan desuden ske ved, at fremrykke den planlagte betjening med IC-tog fra 2027 til 2020.*

#### **Anbefaling 5: Fasthold betjeningen til Holbæk:**

Trafikbetjeningen er stort set uforandret på Nordvestbanen over hele planperioden 2017-2032. Der fjernes dog i 2032 planen et myldretidstog fra Hvalsø Station, således at alle stationer mellem Roskilde og Holbæk i dagtimerne har ½ timesdrift, mens der i aftentimerne kun er timesdrift i fire planår. Timesdrift i aftentimerne er ofte utilstrækkeligt for at skabe et attraktivt trafiktilbud, som benyttes i tilstrækkeligt omfang

*Roskilde Kommune anbefaler, at der fastholdes aftenbetjening med ½timesdrift på Nordvestbanen, således at Nordvestbanen forbliver et attraktivt trafiktilbud.*

#### **Anbefaling 6: Nedsæt følgegruppe omkring S-tog til Roskilde:**

Efter udarbejdelsen af høringsudgave til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 har regeringen indgået en aftale, der omfatter en ny undersøgelse af S-tog til



Roskilde. Projektet har været analyseret flere gange. Hver gang den samfundsøkonomiske forrentning er blevet belyst, har denne været positiv, hvilket senest er blevet konkluderet af Trængselskommissionen.

Side5/7

Projektet S-tog til Roskilde har grænseflader til andre projekter – såvel infrastrukturprojekter som materielinvesteringer. Det kræver derfor rettidige beslutninger for at få optimal effekt og minimere investeringsbehovet. Med den nye aftale om udbud af togtrafik i Hovedstadsområdet, som bl.a. indeholder automatisk (førerløs) drift på S-banen, åbner der sig et nyt beslutningsvindue for at tage en principbeslutning vedr. S-tog til Roskilde medio 2019 på baggrund af nye forundersøgelser af projektet.

*Roskilde Kommune anbefaler derfor, at der nedsættes en følgegruppe, som løbende orienteres – og gerne involveres – i arbejdet omkring forundersøgelsen. Og Roskilde Kommune ønsker naturligvis at indgå i denne følgegruppe.*

#### **Anbefaling 7: Udvidelse af trinbræt ved Musicon:**

I Trafikplanen iværksættes yderligere foranalyser for en ny station ved Darup. Dette er naturligvis positivt, og kan formentlig samtænkes med de indsatser Roskilde Kommune gør for at binde Musicon-området sammen med Roskildes bymidte og Roskilde Station.

Musicon er et af Roskildes største byudviklingsområder, og Roskilde Kommune arbejder aktivt med at styrke Musicon og Roskilde Dyrskueplads som center for større events. En styrkelse af det eksisterende trinbræt ved Dyrskuepladsen vil være en vigtig forudsætning for at kunne transportere mange mennesker ved større arrangementer.

*Roskilde Kommune anbefaler derfor, at en ny station ved Darup tænkes sammen med en udbygning og forbedring af det eksisterende trinbræt ved Dyrskuepladsen så arealet yderligere kan udvikles som eventområde.*

#### **Anbefaling 8: 15 min. drift på forlængelse af Østbanen:**

En god mobilitet er en afgørende parameter for at skabe vækst både hvad angår bosætning og erhvervsliv i enhver by. Togforbindelsen til Roskilde - Køge vil i fremtiden få en vigtigere rolle, idet regionens nye supersygehus bliver placeret i Køge. Det er derfor vigtigt at styrke den kollektive trafikforbindelse mellem Roskilde og Køge, der vil få en endnu større betydning for Roskilde Kommune.

Her vil en hyppig afgangsfrekvens være det, som kan tilsi­k­re gode vilkår for pendlere, studerende samt besøgende og ambulante patienter til det nye Supersygehus.

*Roskilde Kommune anbefaler derfor at etablere kvartersdrift i dagtimerne, hvilket også kan give en god sammenhængende drift med Østbanen på Stevns til henholdsvis Faxe Ladeplads og Rød­vig.*



**Anbefaling 9: Stabilitet på Lille Syd kræver dobbeltspor ved Køge:**

I det nuværende oplæg forudsættes det, at alle lokaltog i Hårlev skal samles/splittes for at give betjening til både Rødvig og Faxe Ladeplads. Dette er imidlertid en proces som både forlænger rejsetiden til/fra Stevns, og påfører en øget risiko for driftsforstyrrelser, da koblingsprocessen er en almindelig kendt forsinkelsesårsag. Specielt på den enkeltsporede bane vil det via togkrydsninger kunne sprede sig som "ringe i vandet" og dermed påvirke driftsstabiliteten negativt på den nordlige del af Lille Syd mellem Køge og Roskilde, som der planlægges en driftssammenhæng med.

Hvis der etableres et dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord, vurderes, at det bliver muligt at etablere kvartersdrift med lokaltog fra Roskilde til Hårlev via Køge. Derved kan det undgås at skulle koble tog i Hårlev, samtidig med at der opnås en attraktiv frekvens for pendlere fra Stevns til både Roskilde og København

*Roskilde kommune anbefaler derfor, at der etableres dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord. Roskilde Kommune vil selv bidrage til at muliggøre kvartersdrift på den nordlige del af Lille Syd ved i forbindelse med "Ny Østergade projektet" at etablere et ekstra perronspor (8), hvor der kan vendes tog til/fra Køge.*

**Anbefaling 10: Bolig og erhvervsudvikling på Midt- og Vestsjælland bør prioriteres højere i den statslige planlægning og understøtte byudvikling i det sjællandske område**

Høringssvar fra Roskilde, Lejre og Holbæk kommuner:

Roskilde, Lejre og Holbæk kommuner har i fællesskab udarbejdet en række anbefalinger i et fælles høringssvar:

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk har noteret sig, at lokale udviklingsområder ikke eksplicit indgår som baggrundsdata. Denne forudsætning harmonerer dårligt med de igangværende projekter i kommunerne, hvor byudviklingen sker i de stationsnære områder, og er afhængig af en stabil og forbedret togbetjening. Skal udviklingsprojekterne først give udslag i en ændret demografi (s.16) før de indgår i den langsigtede planlægning af de statslige jernbaner har tilflyttede borgere og virksomheder fundet andre transportformer og de forventede effekter af en øget togbetjening udebliver.

*Kommunerne anbefaler, at kommunernes planlægning og udbygningstakt indgår som grundlag for trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032.*

**Fokuser på den sjællandske pendlertrafik**

En væsentlig del af DSB's rejsende findes på de sjællandske baner til og fra København, hvilket den statslige plan for jernbanetrafikken bør afspejles i forhold til robusthed i køreplan og togbetjening. Her er det bekymrende, at der planlægges et fald i togkilometre i 2027 og først regnes med en stigning i antallet af togkilometre i



2032 (s.23). Tværtimod bør antallet af togkilometre afspejle væksten i Greater Copenhagen indenfor bolig og erhvervsudvikling.

Side7/7

Herudover noteres det, at antallet af tog mellem Roskilde og København reduceres med 2 tog/time (hhv. Sydbanetog og Vestbanetog). Tilmed gøres togbetjeningen mellem Roskilde Station og København H langsommere, da alle bortset fra et enkelt myldretidstog får mindst 2 stop på mellemliggende stationer, mens der i dag er flere tog, som undervejs kun stopper i Høje Taastrup.

#### **Parker og Rejs samt forbedre stationsområder**

Kobling mellem vej og bane bør indgå som en aktiv del af den fremtidige jernbaneplanlægning, således at standsningsmønstrene afspejler de kommende udvidelser af parkeringsforholdene på stationerne i Hvalsø, Lejre, Roskilde og Trekroner. Ligeledes bør der tages statsligt initiativ til at forbedre og udbygge stationsfaciliteter som venteforhold, rejsetidsinformation og cykelparkering.

#### **Ring Syd**

Kommunerne i Roskilde, Lejre og Holbæk ser frem til at få forbedret adgangen til Københavns Lufthavn og påpeger, at der vil være en række fordele ved at fremrykke implementeringen af projektet til planåret 2022, samt at forlænge forbindelserne til Holbæk og Næstved. Med en fremrykning af denne forbindelse kan betjeningen af stationerne på Sydbanen via Roskilde opretholdes, hvilket er vigtig for den regionale sammenhængskraft mellem regionens 2 største byer – og stationerne i Holbæk, Lejre, Hvalsø og Viby Sj. vil kunne få en forbedret togbetjening, hvilket specielt er af afgørende betydning i aftentimerne, hvor mange fravælger toget på grund af den ringe frekvens.

På vegne af Roskilde Kommunes borgere håber vi, at vores anbefalinger bliver fulgt, så vi også i fremtiden kan opnå store økonomiske og miljømæssige gevinster igennem attraktiv togdrift, og så vi også i fremtiden kan gøre det attraktivt at bo og arbejde på Sjælland.

Venlig hilsen

Joy Mogensen  
Borgmester

Henrik Kolind  
Kommunaldirektør