

Gammel Mønt 4
1117 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal T454-000018/BM
Dato 20.08.2009

Begrænsning af mulige konsekvenser på den danske togtrafik af sporombygning på Malmö Centralstation

Indstilling

Trafikstyrelsen indstiller, at:

- Trafikstyrelsen og DSBFirst fremskynder arbejdet med at belyse de mest realistiske indgreb i Øresundstrafikken mest muligt.
- Der fokuseres på indgreb med kort implementeringstid.
- Der kan belyses indgreb, der medfører en øget kontraktbetaling fra staten til DSBFirst.

Mulige indgreb

I det følgende er beskrevet en række mulig indgreb og mulige konsekvenser heraf. Indgrebene er rangordnet, så de første er de mest realistiske, mens de sidste vurderes som urealistiske.

Der bør iværksættes en nærmere analyse af fordele og ulemper, inden der træffes beslutning om implementering.

Indgreb	Konsekvens
Køretiden mellem Malmö og Kastrup forlænges med 10 minutter. I retning mod Danmark må præcise tog vente på plads gennem Kastrup station i tunnelen foran stationen. I retning mod Sverige må togene vente et passende sted, formentlig i Svåger-torp. På Kystbanen bytter togene endestation, således at de faste Helsingørtog får endestation Kastrup, og Kastrup-Nivå togene kører fra/til Sverige	Længere rejsetid for alle passagerer over Øresund. Påvirkningen af andre tog bliver formentlig begrænset.
Løbene brydes, så alle tog fra	Indgrebet betyder, at ingen af-

Indgreb	Konsekvens
<p>Malmö mod Kystbanen får 20 minutters udligningsophold på København H og fortsætter i planen for det næstfølgende tog. I øvrigt køres der uændret.</p>	<p>gangstider ændres, men kun, at nogle køretider forlænges. Indgrebet er robust for Kystbanen, som vil undgå de fleste forsinkelser som følge af forsinkelser fra Sverige.</p> <p>Færre Øresundspassagerer generes, og for de passagerer, der skal videre end København H, er der mange muligheder for videre transport.</p> <p>Indgrebet betyder, at et perronspor på København H vil være permanent blokeret. I myldretiderne, hvor Øresundstogene ofte består af tre togsæt, vil blokeringen skiftevis omfatte to spor, mens det uden for myldretiderne formentlig vil være muligt at ekspedere to tog bag hinanden i det samme spor.</p>
<p>Alle tog fra Malmö får officiel endestation i Ørestad; herfra fortsætter de tomme til Vigerslev på Godsforbindelsesbanen, hvor de kan vende.</p> <p>Alle tog på Kystbanen er nationale danske tog, som ender på København H eller i Kastrup.</p>	<p>Planen er formentlig gennemførlig.</p> <p>Der er tale om ganske store passagemængder, som ikke kan blive befordret til deres endestation. Det er muligt at skifte til Metro i Kastrup eller Ørestad, men der skal adskillige Metroafgange til at befordre passagerne fra et enkelt Øresundstog, som i myldretiden ofte har 600-700 passagerer.</p> <p>Indgrebet vil formentlig betyde næsten en halvering af togantallet mellem Kastrup og København city.</p>
<p>I tilfælde af forsinkelser fra Malmö C vendes togene fra Danmark i Svågertorp (Malmö Syd) og returnerer til Danmark i ret tid.</p>	<p>Svågertorp station har fire perronspor og har således ret god kapacitet til at vende tog, selv om ombygningen af Malmö C,</p>

Indgreb	Konsekvens
<p>Præcis og uændret trafik i Danmark kan opretholdes.</p>	<p>betyder, at enkelte andre tog også vendes i Svågertorp.</p> <p>Det er svenske Banverket, der skal effektuere togvendingerne, hvilket de ikke vil have særlig tilskyndelse til.</p> <p>Der er risiko for, at ganske store passagemængder "strander" i Svågertorp, og det opfatter både Banverket og Skånetrafiken som et rædselsscenario. Skånetrafiken har hidtil klart afvist indgreb af denne karakter.</p> <p>Indgrebet ligger i Sverige og kan derfor ikke besluttes eller gennemføres af danske myndigheder.</p>
<p>Alle tog fra Malmö vender på København H.</p> <p>Alle tog på Kystbanen er nationale danske tog, der ender på København H eller i Kastrup.</p>	<p>København H har generelt ikke kapacitet til at vende tre tog i timen fra/til Malmö. Indgrebet må derfor forudses at medføre forsinkelser på nationale danske tog.</p> <p>En oplagt trafikal mulighed er at vende togene i spor 26, som ligger syd/vest for Tietgensbroen.</p> <p>Passagermæssigt er spor 26 meget uhensigtsmæssigt at benytte, især for tog med mange passagerer. Adgangsforholdene er dårlige, og skift til andre tog kan kun ske ved at benytte fortovet på Tietgensbroen; mange skiftende passagerer vil være fristet til at skyde genvej ved at krydse kørebanen uden for lysreguleringerne.</p> <p>Spor 26 rummer kun plads til to Øresundstogsæt. I myldretiderne består næsten alle Øresundstog af tre togsæt for at rumme pas-</p>

Indgreb	Konsekvens
	sagererne.
<p>Alle tog fra Malmö vendes på Østerport station eller Helgoland depot ved Svanemøllen.</p> <p>Alle tog på Kystbanen er nationale danske tog, der ender på København H eller i Kastrup.</p>	<p>Kapaciteten på strækningen København H - Østerport er på mange tider fuldt udnyttet. Der er næppe kapacitet til tre ekstra tog pr. time og retning i alle timer, hvorfor indgrebet nødvendigvis vil medføre en del ekstra forsinkelser på de nationale danske tog.</p>
<p>Alle tog fra Malmö vender i Kastrup og returnerer til Sverige.</p> <p>Alle tog på Kystbanen er nationale danske tog, som ender på København H eller i Kastrup.</p>	<p>Kastrup station har to perronspor, som i forvejen udnyttes intensivt. Der er derfor ikke kapacitet til at vendes tre tog i timen fra Sverige, uden at det medfører store forsinkelser på den danske trafik.</p> <p>Der er tale om ganske store passagemængder, som skal skifte tog i Kastrup, og det kan ikke undgå i sig selv at give forsinkelser, også fordi der næsten altid vil skulle skiftes perron gennem Lufthavnens Terminal 3.</p> <p>Det vil være nødvendigt at reducere antallet af tog mellem København H og Kastrup.</p>
<p>Parallelforskyde køreplanen på Kystbanen, så Helsingørtogene og Nivåtogene bytter plads. Togene fra Sverige rammer da Nivåtogenes plan i Kastrup.</p>	<p>Forsinkelser fra Sverige videreføres ikke i de meget passagertunge Helsingør-tog, men i de mindre belastede Nivå-tog. Herfra vil en del forsinkelser utvivlsomt forplante sig til Helsingør-togene.</p> <p>Indgrebet vil ikke reducere forsinkelserne på Kystbanen, men vil medføre, at færre passagerer påvirkes.</p> <p>Indgrebet vil ikke medføre lettelser i myldretiderne, hvor alle tog på Kystbanen føres til/fra Helsin-</p>

Indgreb	Konsekvens
	gør.

Notat
Journal T454-000018/BM
Dato 20.08.2009

Generelt om planer til begrænsning af konsekvenser

Trafikstyrelsen har aftalt med DSBFirst at afklare mulighederne for at begrænse konsekvenserne ved ensidige indgreb i den danske trafik. Men næsten uanset hvilke planer man kan forestille sig for at begrænse de mulige konsekvenser af det svenske arbejde i Danmark, vil de kræve et ganske omfattende planlægningsarbejde. Planerne for brugen af de godt 100 togsæt i Øresundstrafikken skal fuldstændig omarbejdes, og i tilslutning hertil skal der udarbejdes nye planer for både lokomotivførere og train-managers. Normalt varer den planproces omkring tre måneder, men DSBFirst indestår for og har bekræftet, at processen i den konkrete sag kan gennemføres fuldt betryggende på 4-6 uger på operatørsiden.

Først når materielplanlægningen er gennemført, kan det gøres op, hvor mange togsæt indgrebet vil kræve. Det generelle billede er, at Øresundstrafikken i den nuværende køreplan er planlagt med en ganske intensiv udnyttelse af togene. Derfor vil de fleste indgreb sandsynligvis kræve flere togsæt, medmindre kapaciteten i togene reduceres til væsentligt under det sædvanlige passagertal. Disse togsæt ville i visse af de ovenfor beskrevne løsninger kunne tilvejebringes ved øget indsættelse af ER-togsæt på Kystbanen. Muligheden for at tilbageleje disse togsæt til DSB må herved vurderes at blive reduceret, hvorved DSB i den øvrige, sjællandske regionaltrafik tvinges til at erstatte disse togsæt med andre materieltyper – formentlig ældre lokomotiver og vogne.

Banedanmarks planproces for ændringer, der påvirker køreplanerne, er normalt omkring fire måneder. I processen indgår udarbejdelse af nye køreplaner, forhandling med andre berørte operatører, aftale om og udarbejdelse af nye arbejdsplaner for de enkelte stationer og indlægning af køreplaner og arbejdsplaner i trafikstyringsystemerne.

Forhistorie

Som et led i bygningen i Citytunnelen skal der gennemføres en række sporombygninger på den nuværende Malmö C. Sporarbejderne indledes 24.08.2008 og vil forløbe frem til Citytunnelens åbning december 2010. Arbejderne betyder en væsentlig reduktion af kapaciteten på Malmö C, dels fordi antallet af perronspor halveres (fra 12 til 6) og dels fordi en række kørselsmuligheder bortfalder.

Tilrettelæggelsen af ombygningen er et internt svensk anliggende, men der har i foråret 2009 været stor fokus på projektet, ikke mindst

fra DSBFirst, som har været meget pessimistisk i forhold til mulighederne for at opretholde en tilfredsstillende regularitet i togtrafikken til og fra Malmö C og dermed i Øresundstogtrafikken i ombygningsperioden.

Trafikstyrelsen har på den baggrund løbende gennem foråret været i dialog med Skånetrafiken om konsekvenserne af den forestående ombygning. Trafikstyrelsen har i den forbindelse udtrykt sin bekymring for Banverkets plan for ombygningsperioden.

Skånetrafiken har i den forbindelse erkendt, at ombygningsperioden bliver en stor udfordring, men har samtidig ment, at planen er gennemførlig, hvis alle parter gør deres yderste for at få det til at lykkes. Skånetrafiken har samtidig orienteret om, at der er blevet foretaget mange analyser af planerne for ombygningsperioden, og at samtlige af disse konkluderer, at planerne er gennemførlige. Skånetrafiken har endvidere orienteret om, at Banverket vil udarbejde følsomhedsberegninger af, hvilke effekter forsinkelser vil medføre i ombygningsperioden samt udarbejde beredskabsplaner herfor. Endvidere vil Banverket evaluere planen 14 dage inde i ombygningsperioden med henblik på eventuelle justeringer. Der vil desuden blive indgået skriftlige aftaler med operatørerne om deres forpligtelser i forhold til trafikafviklingen i perioden, og 60 pct. af den nuværende kørsel til og fra depotspor i Malmö vil bortfalde, når ombygningen starter.

Trafikstyrelsen har desuden fra Skånetrafiken modtaget sporbekræftningsplanerne for Malmö C i ombygningsperioden. Trafikstyrelsen har i den forbindelse konstateret, at sporene på Malmö C i ombygningsperioden vil blive belagt væsentligt tættere end det normalt anbefales, men det har samtidig ikke været muligt at fastslå, at planen ikke kan gennemføres i praksis.

Der har samtidig været en parallel dialog mellem Banedanmark og svenske Banverket, ligesom sagen har været drøftet på fælles direktørniveau mellem Trafikstyrelsen, Banedanmark og Banverket. Her har signalerne været tilsvarende.

De relevante svenske myndigheder har således gennem hele foråret fastholdt, at planen for ombygningen af Malmö C er gennemførlig.

Trafikale erfaringer

Et vigtigt element i forberedelserne af ombygningen på Malmö C var at iværksætte de særlige arbejdsplaner for Malmö C allerede fra 10. august 2009 med en mulighed for at evaluere og evt. justere de særlige arbejdsplaner 14 dage inde i ombygningsperioden. I en indkøringsperiode ville det desuden i forsinkelsestilfælde være muligt at anvende de spor, der går ud af drift fra 24. august 2009.

Trafikstyrelsen havde umiddelbart konstateret, at den prøvedrift af trafikafviklingen på det stærkt reducerede sporanlæg på Malmö C, som var planlagt gennemført over to uger fra 10. til 23. august 2009, nu er indskrænket til 1½ dag, fra 18. august efter morgenmyldretiden til 19. august 2009.

Notat
Journal T454-000018/BM
Dato 20.08.2009

Trafikstyrelsen har i den anledning rettet henvendelse til Skånetrafiken og det länsfælles driftsselskab Öresundståg AB for at blive informeret om årsagen til den stærkt reducerede prøvedrift, for at få bekræftet om man finder en så kort prøvedrift betryggende og om Skånetrafiken og Öresundståg stadig føler sig overbevist om, at køreplanen fra 24. august 2009 kan gennemføres som planlagt.

Öresundståg har dags dato på begge parter vegne oplyst, at testen efter deres opfattelse er gennemført hensigtsmæssigt og at den har givet værdifulde erfaringer inden anlægsperioden mandag starter for alvor. Skånetrafiken og Öresundståg har derfor fortsat ikke grund til at tro, at trafikken ikke vil kunne gennemføres som planlagt fra mandag.

Beredskabsplaner

Da Malmö C vil have 6 perronspor til rådighed gennem hele ombygningsperioden, vil stationen med sikkerhed kunne betjene et ikke ubetydeligt antal tog i ombygningsperioden. Tvivlen går alene på, hvor stort dette antal tog er, fordi den trafikale følsomhed bliver større i takt med udnyttelsesgraden for sporanlægget.

Ethvert tog, der fjernes fra banegården i tidsrum, hvor kapacitetsudnyttelsen er høj, vil derfor medvirke til at lette situationen og øge robustheden i trafikafviklingen for de tilbageværende tog.

Der arbejdes både på svensk og dansk side med beredskabsplaner til imødegåelse af mindre og større problemer, der opstår i forbindelse med ombygningen af Malmö C.