



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 8. februar 2010  
Dok.id 752372  
J. nr. 004-u18-001353  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 5. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 151 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål nr. 151:

”Ministeren bedes tilsende udvalget et notat til belysning af kapacitetsudnyttelsen og mulighederne for kapacitetsudvidelser på Kystbanen (idet der ses bort fra effekterne af den for tiden uregelmæssige drift). I notatet ønskes bl.a. belyst:

-Hvor stor del af kapaciteten, der udnyttes i myldretiderne.

-I hvilket omfang kapaciteten kan forbedres ved at køre flere tog og tog med plads til flere passagerer (evt. kombineret med længere perroner).

-I hvilket omfang kapaciteten vil blive forbedret som følge af det nye signalsystem, og hvad der i øvrigt kan gøres signalmæssigt og lign. for at øge kapaciteten.

-I hvilket omfang der gennem større investeringer (f.eks. ekstra spor en del af vejen ) kan ske en forøgelse af kapaciteten.

I det omfang der med rimelighed kan angives grove skøn for udgifterne, udbedes sådanne skøn. Notatet bør tage hensyn til den situation, hvor passagertallet engang i fremtiden forøges meget væsentligt med f.eks. 50 eller 100 pct. som følge af kørselsafgifter, øget trængsel og lign. Såfremt der ikke indenfor svarfristen kan svares på alt det nævnte, ønskes et midlertidigt svar med de oplysninger, som foreligger.”

Svar:

Jeg må først beklage den sene besvarelse af spørgsmålet.

For en ordens skyld går jeg ud fra, at spørgeren med ”Kystbanen” tænker konkret på strækningen mellem Østerport og Helsingør. Det pointerer jeg, fordi Kystbanen betjenes af DSBFirst i samdrift med strækningen over Øresund samt Kastrupbanen. Som det vil fremgå af mit svar, er det næppe kapaciteten på selve Kystbanen, som i første række er et problem for DSBFirst.



På det meste af strækningen har Kystbanen en god kapacitet i forhold til det antal tog, som kører på den i dag. Der kører i spidstimerne 7 tog – i en enkelt time op til 9 tog i én retning. I forhold til en normal dobbeltsporet strækning er der ikke tale om nogen voldsom udnyttelse, og i hvert fald ikke en overbelastning. En dobbeltsporet bane med et normalt moderne signalsystem bør kunne klare 12 tog i timen pr retning, hvis togene kører med nogenlunde samme hastighed.

Det skal dog også bemærkes, at togtrafikken på Kystbanen skal indpasses i en betydeligt mere intensiv trafik på det korte stykke mellem København og Østerport, hvad der kan give problemer for trafikafviklingen. På samme måde gælder, at sporkapaciteten lokalt på Helsingør station kan sætte nogle restriktioner for trafikafviklingen på endestationen. Endelig kan de trafikale bindinger på tilstødende strækninger, f.eks. på Kastrupbanen og i Sverige have effekt på trafikafviklingen på Kystbanen på grund af det sammenhængende togsystem over Øresund.

Der er med den nuværende togtrafik god mulighed for at befordre flere passagerer. I de allerede indsatte tog på Kystbanen regnes med en gennemsnitlig ikke-udnyttet siddepladskapacitet på mellem 30 og 40 pct. i myldretiden, og der er således ikke behov for at udvide kapaciteten målt i antal siddepladser. Efterspørgslen udvikler sig ikke så stærkt at der indenfor overskuelig tid bliver behov for at indsætte flere pladser. Når behovet måtte melde sig, er det i første omgang muligt at gøre de nuværende tog længere ved at koble flere togsæt på. Det kræver selvfølgelig investeringer i ekstra togmateriel, men ikke investeringer i baneinfrastrukturen. Det bemærkes i den forbindelse, at alle perronerne på Kystbanen er ved at blive udvidet med henblik på at tillade kørsel med de lange tog, som ønskes indsat på grund af den meget større efterspørgsel mellem København og Malmø. Der er afgivet ordre på yderligere 10 togsæt til udvidelse af trafikken over Øresund, og som forventes leveret i løbet af 2010.

Det nye signalsystem øger kapaciteten på banen med skønsmæssigt ca. 10-15 pct. Da det, jf. ovenfor, ikke er nødvendigt at køre flere tog, giver denne ekstra banekapacitet bedre mulighed for at indhente forsinkelser, og nye signaler medfører således først og fremmest en regularitetsforbedring.

Ved en kombination af maksimal udnyttelse af det nuværende sædeudbud og opformering af togene med flere togsæt, vurderes det umiddelbart at være muligt at transportere den størrelsesorden af mellem 50 og 100 pct. flere passagerer, som er nævnt i spørgsmålet. Man vil i forbindelse med eventuel yderligere vækst kunne overveje indsættelse af tog med en større kapacitet f.eks. dobbelt-dækkermateriel.



Der kan således ikke anvises realistiske scenarier hvor en udvidelse af sporkapaciteten på Kystbanen vil være nødvendig for at skaffe plads til passagerer, som ellers måtte afvises.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Lars Barfoed