

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 7. marts 2014
J. nr. 2013-5039

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 13. december 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 217:

Vil ministeren oplyse rettidigheden i myldretiden i 2012 og 2013 for pendlertog mellem Odense og København, Kalundborg og København, Helsingør og København samt Nykøbing F. og København?

Svar:

DSB har oplyst følgende:

”I nedenstående tabel vises rettidigheden i myldretiden i begge retninger på de pågældende tog for 2012 og 2013.

Det bemærkes, at DSB og DSB Øresund ikke har de samme definitioner af myldretid og rettidighed. Med henblik på at skabe sammenlignelighed har DSB anvendt definitionerne for DSB Fjern- og regionaltog, hvor myldretiden er i intervallerne kl. 7-9 og kl. 15-18 og rettidighedstærsklen er 5:59 minutter.

Myldretids rettidighed fordelt på strækninger	2012		2013	
	Morgenmyldretid	Eftermiddagsmyldretid	Morgenmyldretid	Eftermiddagsmyldretid
København - Helsingør	93,2 %	88,3 %	93,3 %	86,9 %
Helsingør - København	95,4 %	94,6 %	95,9 %	94,1 %
København - Kalundborg	91,0 %	90,6 %	91,8 %	92,4 %
Kalundborg - København	93,5 %	96,3 %	94,4 %	90,2 %
København - Odense	93,3 %	87,9 %	93,0 %	83,5 %
Odense - København	86,5 %	88,9 %	84,2 %	77,8 %
København - Nykøbing F.	89,9 %	90,3 %	94,0 %	91,1 %
Nykøbing F - København	91,1 %	94,3 %	88,5 %	90,7 %

Af tabellen fremgår det, at der er særlige udfordringer på strækningen København-Odense. Rettidigheden på strækningen mellem København og Odense kan imidlertid ikke betragtes isoleret, da den skal ses i sammenhæng til det øvrige banenet, idet forsinkelser fra øvrige strækninger akkumuleres her. Hertil kommer, at der nemt kan opstå flaskehalse på strækningen mellem Høje Taastrup og København.



Der er grundlæggende ikke flere fejl på fx infrastruktur og materiel i myldretiden, men de har grundet tætheden i trafikken større betydning for rettidigheden end udenfor myldretiden, og der er derfor forøget risiko for at selv mindre forsinkelser kan forplante sig. Den væsentligste årsag til forsinkelser i både 2012 og 2013 har været fejl på sikringsanlæg.

Endeligt spiller passagerudvekslingen, der alt andet lige er større i myldretiden end udenfor myldretiden, også en rolle. Således kan passagerudvekslingen forklare ca. 1 procent point af irregulariteten i myldretiden på strækningen. Normalt vil myldretiden ud af København have lavere rettidighed end den modsatte retning, da selv mindre forsinkelser i afgang fra København hurtigt forplanter sig til flere tog, og da køreplanen til Valby er tæt. Der kan ikke siges noget entydigt i forhold til rettidighed om eftermiddagen i forhold til om morgenen.”

Vedr. strækningen København-Helsingør i eftermiddagsmyldretiden oplyser Banedanmark, at de primære årsager til forsinkelser har været Banedanmark selv og eksterne forhold. Under Banedanmarks ansvarsområde var den primære årsag til påvirkningen af togtrafikken projekter i sporet og sikringsfejl i hhv. 2012 og 2013. Under eksterne forhold er påvirkningerne iflg. Banedanmark i begge år sket i form af forsinkelser fra Sverige og andre eksterne forhold (personpåkørsler, politi- og ambulancetilkald, ekstremt vejrlig etc.).

Jeg kan til ovenstående bemærke, at jeg er glad for, at Banedanmarks signaler skal udskiftes over de kommende år. Dette vil have en væsentlig positiv betydning for rettidigheden.

Som supplement til besvarelsen fra DSB og Banedanmark kan jeg yderligere oplyse, at rettidighedskriteriet for DSB Øresund er 4:59 minutter, og at myldretidsperioderne er 6.30-9.30 henholdsvis 15.30-18.30. Ovenstående tal kan således ikke sammenlignes med de månedslige nøgletal for strækningen Helsingør-Peberholm, som er fremsendt til Transportudvalget i efteråret 2013.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke