

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 26. september 2016  
J. nr. 2016-4313

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 30. august 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Prehn (S).

**Spørgsmål nr. 633:**

Mere end hver tredje rejsende i Københavns Lufthavn ankommer med tog, og gode transportforbindelse til og fra lufthavnen har stor betydning for udviklingen af knudepunktet. Kan ministeren i det lys oplyse, hvor mange tog der i begge retninger ikke stopper i Københavns Lufthavn i henholdsvis 2015 og 2016, og mener ministeren, at tallet er acceptabelt?

**Svar:**

Jeg har bedt DSB om at redegøre for standsninger og overspring, eller "ikke-standsninger", i 2015 og 2016. Som det fremgår af DSB's svar nedenfor, har langt størstedelen af ikke-standsningerne i perioden direkte eller indirekte at gøre med den svenske id-kontrol:

*"I 2015 var der i alt 47.123 standsninger i Københavns lufthavn i begge retninger. Tallet indeholder både Øresundstog og IC Bornholm.*

*IC Bornholm havde ingen tilfælde af stationsoverspring i Københavns Lufthavn i 2015. Samlet set skete det 79 gange i 2015, at et Øresundstog ikke stoppede ved Københavns Lufthavn, hvoraf de 22 gange var under DSB Øresund, hvorfor det ikke er muligt for DSB at hente information om årsagen. For de resterende 57 gange var det på grund af forberedelser til ID-kontrollen, hvoraf 27 gange var i retning mod Københavns Hovedbanegård, og 30 gange var i retning mod Sverige. De 57 gange ligger i perioden 27-31. december i de sene aften- og nattetimer.*

*I 2016 til og med den 31. august 2016 har der været 16.162 standsninger i Københavns Lufthavn.*

*I 417 tilfælde har et Øresundstog fra Sverige lavet overspring af Københavns Lufthavn, og i 7 tilfælde har et IC Bornholm lavet et overspring af Københavns Lufthavn. Efter indførelsen af ID-kontrollen vil overspring af Københavns Lufthavn altid ske med tog, der ankommer fra Sverige, da alle*



*tog den anden vej skal ID-kontrolleres. Langt de fleste overspring af Københavns Lufthavn i 2016 skyldes forsinkelser fra Sverige.*

Side 2/3

*Af hensyn til den overordnede rettidighed på Kyst- og Øresundsbanen har Banedanmark udarbejdet disponeringsplaner, som er et værktøj til at sikre opretholdelse af togtrafikken, når der opstår kapacitetsproblemer. Dette giver ligeledes mulighed for at give god trafikinformation på de berørte strækninger. Forudsætningen for at udløse disponeringsplanerne er for eksempel en forsinkelse på et tog fra Sverige på mere end 6 minutter. Her er det nødvendigt at springe Københavns Lufthavn over med henblik på at sikre en stabil drift på Kystbanen og for ikke at påvirke andre tog end det, der allerede er forsinket. Et overspring af en station kan også bruges ad hoc, og i sådanne tilfælde aftales overspringet med DSB's driftsleder.*

*Det er Banedanmark, der er ansvarlig for disponeringsplanerne, og det er derfor Banedanmark, som beslutter, om det er nødvendigt at lade tog springe Københavns Lufthavn over.”*

Hvad angår delspørgsmålet, om antallet er acceptabelt, må ambitionen altid være så få overspring som overhovedet muligt.

Når det er sagt, er det vigtigt at huske på, at det var den socialdemokratiske svenske regerings beslutning at indføre id- og grænsekontrol. Den beslutning har medført meget vanskelige driftsvilkår for DSB og Banedanmark, hvilket desværre rammer pendlerne og den øvrige togtrafik til og fra lufthavnen.

Der er tale om et sæt ydre omstændigheder, som DSB og Banedanmark kun har begrænset indflydelse på, og som den svenske regering – så vidt vi i regeringen er orienteret – ikke agter at lave om på foreløbig.

Vi er ikke desto mindre fra starten gået i dialog med relevante svenske aktører for at få lempet id-kravet og mindsket generne for de rejsende. Jeg har selv haft en række møder med den svenske infrastrukturminister, Anna Johansson, hvilket indtil videre har resulteret i en undtagelse fra id-kravet for skoleklasser, idrætshold og andre grupper af børn og unge under 18 år, der rejser i selskab med ansvarshavende voksne. Et andet punkt på disse møder har været transportørkompensation. Her forstår jeg, at den svenske regering nu har fremlagt et konkret forslag til politisk stillingstagen om afsættelse af midler til økonomisk kompensation til transportørerne for deres udgifter til id-kontrol.

For så vidt angår det konkrete spørgsmål, indebærer id- og grænsekontrollen, at 2015 og 2016 ikke kan sammenlignes direkte, da kontrollerne påvirker hele 2016, men kun en lille del af 2015.

Som det fremgår af DSB's svar, skyldtes de fleste af de 417 ikke-standsninger i 2016 svenske forsinkelser. Omstændighederne taget i betragtning kan disse forsinkelser næppe betragtes ude af sammenhæng med den svenske id- og



grænsekontrol. Hertil kommer, at 57 af de i alt 79 tilfælde i 2015 er direkte forårsaget af forberedelser til id-kontrollen.

Side 3/3

Selvom de resterende tilfælde utvivlsomt har været kilde til stor frustration for de berørte passagerer, er der i 2015 tale om 22 tilfælde på et helt år med mange tusinde standsninger. Det er efter min opfattelse udtryk for, at Banedanmarks disponeringsplaner fungerer efter hensigten, og at både DSB og Banedanmark gør deres bedste for at sikre en stabil togdrift under hårde vilkår.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt