



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 19. december 2016
J. nr. 2016-5967

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 30. november 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Johanne Schmidt-Nielsen (Ø).

Spørgsmål nr. 165:

Hvad kan ministeren oplyse om udsigten til, at der genindføres timinuttersdrift på togstrækningen over Øresund, og til, at al ID-kontrol på togstationen i Københavns Lufthavn kan afvikles på den ene perron, så den anden perron kan holdes fri til trafik fra Sverige til Danmark, og vil ministeren redegøre for de tekniske forudsætninger for en mulig løsning?

Svar:

Den svenske regerings indførelse af grænsekontrol 12. november 2015 og id-kontrol 4. januar 2016 har som bekendt betydet en markant ringere kapacitetsudnyttelse omkring lufthavnen, da begge spor ved Københavns Lufthavn St. er taget i brug i forbindelse med id-kontrollen. Det har medført en lavere afgangsfrekvens og flere driftsforstyrrelser på Kyst- og Øresundsbanen.

Som udvalget er orienteret om ved svar af 18. maj 2016 på TRU-spørgsmål 475 (alm. del), DSB's notat af 29. august 2016 som sendt til udvalget den 31. august 2016, svar af 26. september 2016 på TRU-spørgsmål 634 (alm. del) og svar af 24. oktober 2016 på TRU-spørgsmål 5 (alm. del), har DSB, Banedanmark og Skånetrafikken derfor over sommeren og efteråret arbejdet på scenarier for en mere effektiv indretning af id-kontrollen på Københavns Lufthavn St., der så vidt muligt skal forbedre trafikafviklingen til og fra lufthavnen og kapacitetsudnyttelsen på Kystbanen og Øresundsbanen. Mit ministerium er løbende blevet orienteret om udviklingen i dette arbejde.

I forhold til de konkrete spørgsmål har jeg bedt DSB redegøre for status for dette arbejde. DSB har på den baggrund den 8. december 2016 oplyst følgende om forudsætningerne for en "en-perronløsning":

"DSB har siden september 2016 gennemført tests af forskellige opsætninger for ID-kontrollen i Københavns Lufthavn med henblik på at finde en optimeret opsætning for ID-kontrollen med genindførelse af retningsbestemt sporbenyttelse. DSB arbejder på, at løsningen skal skabe mindst mulig gene



for kunderne samtidig med, at den er optimal ift. kapacitetsudnyttelse af sporene i Københavns Lufthavn. DSB forventer at præsentere en ny løsning i begyndelsen af 2017. Løsningen forudsætter, at Banedanmark godkender eventuel ændret sporbenyttelse.”

Hvad angår spørgsmålet om genindførelse af 10-minuttersdrift, har DSB i samme svar oplyst følgende:

”DSB kan ikke sige, hvornår der kan genindføres 10 min. drift over Øresund. Genindførelse af 10 min. drift over Øresund skal afstemmes med Banedanmark, som tildeler sporkapaciteten på Kyst- og Kastrupbanen samt over Øresund. Desuden skal den svenske infrastrukturforvalter, Trafikverket, og den svenske togoperatør, Skånetrafiken, også tilpasse deres tog og skinnekapacitet hertil. Endelig skal DSB’s køre-, materiel- og personaleplaner tilpasses.”

Det bør igen erindres, at det afgørende forhold i begge instanser er, at den svenske id- og grænsekontrol lægger beslag på kapacitet på Kyst- og Øresundsbanen og dermed rammer togdriften som helhed.

Som det derudover fremgår af DSB’s svar, kræver genindførelse af 10-minuttersdrift over Øresund – ligesom ændret sporbenyttelse i forbindelse med en ny model for id-kontrol – desuden Banedanmarks godkendelse samt hertil koordinering med svenske parter og tilpasning af DSB’s egne planer.

Ministeriet følger arbejdet og afventer i øjeblikket de endelige resultater af DSB’s tests af de udvalgte modeller for id-kontrol.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen