

# Kystbanens fremtid

Et alternativ

31. januar 2019

## **Forord**

En lille gruppe af pendler- og stationsrepræsentanter samt DSB-ansatte og fagfolk med kendskab til planlægning har i lyset af den verserende debat ønsket at fremlægge en alternativ skitse til anvendelse af det eksisterende materiel under de givne økonomiske rammer.

***Det er således vores forventning, at man ved anvendelse af det samlede materiel fra såvel Kystbanen samt Nivå-tog samt en ny tilpasset beregning af køreplaner vil kunne etablere 15 min drift udenfor myldretiden med stop på alle stationer samt supplerende 10 min. Drift med gennemkørende og/eller overhalende tog i myldretiden og muligvis også udenfor denne.***

***Hermed opfylder vi også de anbefalinger, som er anført i K6-notatet på basis af COWI-rapporten fra maj 2018.***

Det er således vores udgangspunkt, at det IKKE vil være økonomisk ansvarligt at anvende mellem 2-5 milliarder (i 2019-priser) på at ombygge kystbanen fra vekselstrøm til jævnstrøm med henblik på brug af S-tog, som foreslået af Michael Randropp i samarbejde med firmaet Atkins på basis af udgiftsberegninger fra 2011. Når HH-forbindelsen etableres, vil det således være nødvendigt at omlægge tilbage igen til vekselstrøm for at sikre, at tog fra Sverige vil kunne betjene sig af HH-forbindelsen. Og indtil da, vil en overgang til S-togsdrift umuliggøre Lokaltogs benyttelse af spor og perroner på strækningen Snekkersten-Helsingør st. Derfor kan det blive nødvendigt at etablere parallelspor til denne bane.

Det er vores håb, at vores alternativ vil komme til at indgå som et bidrag til de nødvendige beslutninger, som skal træffes omkring Kystbanens fremtid. Det er her særdeles positivt at konstatere de nye udmeldinger fra regeringen om dels at udbygge stationen ved Kastrup Lufthavn med flere transversaller og ekstra spor samt udbygning af København H med ekstra spor og perroner.

**Det er endvidere vores udgangspunkt, at det er nødvendigt at revurdere den af TRM nyligt indgåede kontrakt med SKÅNETRAFIK om kørsel mod Sverige med udgangspunkt i Østerport station, da denne aftale uden tvivl vil betyde en yderligere belastning af "røret" mellem Østerport og København H.**

Det er vores opfattelse, at kontrakten udelukkende er indgået på foranledning af BaneDanmark, som har en økonomisk interesse i at sælge P-plads til de svenske tog, placeret på henholdsvis Østerport og ved Helgoland-arealet, til trods for den deraf voldsomme yderligere belastning af "røret", som yderligere kan bevirke, at kystbanetog i givet fald skulle vende ved Østerport, og danske rejsende til Kastrup enten skulle skifte til S-tog på Østerport og Metro fra Nørreport for at nå til Kastrup eller køre med svenske tog til Kastrup.

Mogens Grunnet

Steen Hellmuth

Julian Hrasko Sonne

Torben Gamst-Johansen

Kontakt kan ske til hvert af gruppens medlemmer, eller til [dsb@nwi.dk](mailto:dsb@nwi.dk) eller 40204211

# Status på Kystbanen

## Status for Kystbanen

DSB blev for snart mange år siden i en organisationsændring opdelt i BaneDanmark med ansvar for skinner, signaler samt informationssystemer og med DSB som operatør af rullende materiel samt dettes vedligeholdelse. I en kortere periode etablerede man i forbindelse med en af regeringen initieret udlicitering af Kystbanen selskabet DSB FIRST til at varetage driften på kystbanen. Som det sikkert er de fleste bekendt blev denne udlicitering ikke nogen succes, og det endte med, at Kystbanen blev ført tilbage til DSB da kontraktperioden udløb i 2016.

Den nuværende operatør ØRESUNDSTOG er et samarbejde mellem svenskerne og DSB, hvor begge stiller materiel og personale til rådighed til kørslen mellem København H og Malmø.

Kørsel videre ud i Sverige varetages af SKÅNETRAFIK og kørsel i Danmark varetages af DSB, begge med eget personale i de respektive lande. Operatørernes materiel (Øresundstog) indgår i en samlet pulje og er fuldt kompatible med såvel svenske og danske signal- og strømsystemer. De kan således uden barrierer anvendes i flæng til at afvikle den planlagte trafik på begge sider af Øresund.

Kystbanen er som bekendt en af Danmarks mest trafikerede strækninger, og er en bane, der gennem mange år har kørt mere eller mindre uregelmæssigt og ofte med forsinkelser af større eller mindre karakter. Ikke alle forsinkelser har uden videre kunnet tilskrives de forskellige operatører, da operatøren ikke har direkte indflydelse på alle begivenheder der trækker driftsforstyrrelser med sig.

Det har længe været en kendt sag, at især tog fra Sverige udgør en betragtelig andel af årsager til forsinkelserne, ligesom tog til Sverige også udgør en pæn andel af forsinkelserne. Dertil kommer de miljømæssige konsekvenser af de lange strækninger i Sverige og Danmark.

I retning fra Sverige forplanter de opståede forsinkelser sig videre hele vejen op ad Kystbanen helt til Helsingør, og i meget grelle tilfælde med så store forsinkelser, at toget reelt er "faldet ned" i nærheden af det efterfølgende togs køreplan. Det har af og til gjort det nødvendigt i utide at vende tog i Snekkersten i stedet for Helsingør for at få det bragt tilbage i sin kanal for derved at eliminere efterfølgende forsinkelser i sydgående retning fra Helsingør.

Det har ikke været en optimal situation for passagererne, da beslutningen ofte er kommet så sent, at personalet ikke har kunnet nå at informere passagerer i toget til Helsingør om det hensigtsmæssige i at stå af i Espergærde og stige på det næste tog som i den situation ofte kun var få minutter væk. I stedet kom de med til Snekkersten, hvor de så skulle op og ned ad trapper henover sporene for at komme videre mod Helsingør, eller endnu værre, at de skulle videre med Lillenord (Lokaltog) det sidste stykke til Helsingør, hvor der så i stedet opstod kapacitetsproblemer i form af pladsmangel.

En kilde til forsinkelser i Helsingør er således også den situation, at tog i nogle tilfælde skal krydse hinanden, fordi den manuelle styring af sporene til Helsingør skal finde et ledigt spor til både Øresundstog og Lokaltog. En lignende problemstilling gør sig gældende i Snekkersten, hvor Øresundstog og Lokaltog skal flettes ind eller ud af stationen i begge retninger inden for et meget kort tidsrum på nogle få minutter.

I retning mod Sverige er forsinkelserne ofte opstået fordi der på Københavns Hovedbanegård qua dennes

Manuelle signalstyring og opbygning er en del tværgående trafik i form af tog, der skal rangeres mellem rangerarealerne på den anden side af Dybbølsbro og perronerne på Københavns Hovedbanegård. Ligeledes udgør Intercitytog og Lyntog fra Københavns Lufthavn en tværgående trafik (som i Århus), når de ankommer til Københavns Hovedbanegård og skal videre tilbage mod Fyn og Jylland, og trafik til og fra værkstedet på Otto Busses Vej er også en del af denne trafik.

Med tværgående trafik menes her trafik der skal føres delvist ad eller krydse de hovedspor der går ud imod Københavns Lufthavn. Mens dette sker, kan der ikke køre tog i retning mod Københavns Lufthavn.

Det samme er tilfældet, når kystbanetog skal holde nord for Østerport og vente på tilladelse til at køre ind til Østerport og videre til Nørreport. Der skal hele tiden gives manuel tilladelse fra Hovedbanens kontrolsystem for at køre videre, fordi der er så begrænset kapacitet gennem "røret". **Systemet er dog automatiseret, så man kan "magasinere" den næste togvej. Det er selve Østerports begrænsede kapacitet der er hovedproblemet mh. trængsel i såvel røret sydfra som kø foran Østerport nordfra.**

Derfor ser man ret ofte et billede der viser, at Øresundstogene fra Sverige er forsinkede i retning mod Helsingør, mens de i retning mod Sverige er rettidige fra Helsingør til Københavns Hovedbanegård. Det billede gælder også de tog til og fra Nivå, der i myldretiden er forlænget til og fra Sverige, så der reelt er 10 minutters drift mellem Københavns Hovedbanegård og Malmø i myldretiden morgen og eftermiddag.

Pendlerklubben Kystbanens mere eller mindre selvbestaltede talsmand Michael Randropp har været pendlertalsmand for Kystbanen i 10 år uden at gøre meget andet end at skabe kontakter alle vegne og gøre især medieverdenen og politikerne opmærksom på stort set alt hvad der er galt med Kystbanen. Det er påstande der som så meget andet ofte er stærkt overdrevne og ude af proportioner med virkelighedens verden.

Michael Randropp har derfor for nogle måneder siden foreslået, at Kystbanen skal ombygges til S-togs drift, da han mener at alle problemer derved elimineres én gang for alle. Det har ikke berørt ham, at der skulle bruges mellem 2-5 milliarder eller mere på en komplet ombygning af et velfungerende 25.000 Volt vekselspændingssystem til omlægning til S-banens 1650 V jævnspændingssystem. -Det indebærer en komplet udskiftning af hele køreledningsanlægget samt etablering af ikke under 8 nye omformerstationer og skrotning og afskrivning af de eksisterende vekselstrømstransformerstationer. En "øvelse" der sluger Michael Randropp's skønnede omkostninger på knapt 2 mia. kr. på rekordtid uden at anlægget kan færdiggøres inden for denne ramme. Det beløb rækker ikke en gang til etablering af nye omformerstationer.

Dertil kommer (endnu) en ombygning og tilpasning af perronhøjder på samtlige stationer. (Michael Randropp's prisskøn baserer sig iflg. det oplyste på tidligere prisskøn i en rapport fra 2011).

Michael Randropp holdt den 12. december 2018 sammen med Atkins et orienteringsmøde på Christiansborg, hvor han gennemgik alle de fordele der ville være ved at gå over til S-togs drift på Kystbanen. De fremlagte plancher var dog temmelig mangelfulde og sammensat af uddrag fra flere tidligere rapporter og screeninger på området, som var mellem 5 og 10 år gamle. Nogle af de skitserede løsningsforslag er således forældede, da der i dag udføres andet byggeri på arealerne. Alligevel var de som løsningsforslag ikke fjernet i det fremlagte materiale.

Michael talte varmt for, at S-tog har en rettidighed på 93% mod Kystbanens rettidighed på 80% eller derunder, at man kunne køre i 10 minutters drift hele døgnet og at hele turen fra Helsingør til København kan gøres 4 minutter hurtigere end i dag.

Der blev fra salen stillet konstruktive og kritiske spørgsmål til materialet, bl. a. at de fremlagte tal i materialet ikke var tidssvarende og revurderet til dagens niveau, samt mangelfulde sammenligninger af trafiktal, og der blev stillet seriøst spørgsmålstejn ved, hvordan man vil kunne opnå en tidsmæssig gevinst

på 4 minutter, når der med S-togs løsningen ville opstå mellem 5 og 8 nye standsninger i forhold til i dag. Ligeledes blev der spurgt ind til, hvordan passagerer til 3 Øresundstogsæt skulle kunne være i 2 stk. 8-vogns S-tog når man tænker på at et 8-vogns S-tog og et enkelt Øresundstogsæt har nogenlunde samme antal siddepladser, hvis alle i S-toget sidder 3 og 3 på samtlige sæder. Et langt S-tog kan maksimalt bestå af 2 stk. 8-vogns S-tog, da perronerne på det nuværende S-togs net ikke tillader større tog længder. Det affødte desuden nogle bemærkninger omkring forskellene i komfort i de to togtyper.

Michael Randropp lyttede til såvel positiv som negativ kritik til hans forslag, mens hans Facebookadministrator, som er bosiddende i Sverige og aldrig har sat sine ben på Kystbanen overhovedet, blev nærmest fornærmet over, at nogle af de fremmødte ikke uden videre tog hans fine kopierede plancher for givet og stillede berettigede spørgsmål til dem. Administratoren fejede kritikken af banen og kategoriserede den som ikke konstruktivt brok, han ikke gad at bruge sin tid på, fordi han havde lagt mange frivillige timer i det. Han har sidenhen i Facebook gruppen Kystbanen proklameret S-togs ideen som sit "Projekt" som han arbejder ihærdigt på at overbevise gruppens medlemmer om rigtigheden af ved at blive ved med at opslå og henvise til de samme kopierede plancher hele tiden.

Ikke desto mindre skrev administratoren nogle uger senere i en bemærkning på sin Facebook side Kystbanen Live i den efterfølgende og temmelig ophedede debat før jul, at tallene nok burde revurderes før der blev truffet en beslutning, noget han først er kommet i tanker om efter at have afvist selvsamme kritik på mødet som brok.

Det er tydeligt, at der i Facebookgruppen Kystbanen Live stadig er stærk modstand imod at omstille Kystbanen til S-togs drift. Den administreres imidlertid hårdt af den pågældende svensk boende administrator, som sletter og blokerer alle fra gruppen, hvis man ikke er enig i Michael Randropp's forunderlige påhit eller administratorens meget iltre temperrament..

Alligevel benytter Michael Randropp antallet af medlemmer i både KystbanenLive og den svenske BroenLive til at fastslå "vægten" i hans udtalelser. Den svensk baserede administrator fjerner og blokerer således alle, som har en anden mening end Michaels. Det gælder især flere af denne redegørelses forfattere, som dog bliver orienteret om diverse indhold af nogle af de resterende medlemmer af Facebookgruppen. Vi skal senere i denne redegørelse beskrive det manglende medlemsdemokrati på Kystbanen, som tilsyneladende desværre delvist accepteres af DSB's ledelse.

De meget få fortalere, der bakker op om Michael Randropp's S-togs projekt har aldrig kunnet argumentere for deres synspunkt, idet de hos modstanderne og kritikerne som svar på deres kritik kun har efterlyst forslag til hvad man kan gøre for at få en bedre og mere stabil drift på Kystbanen – noget Michael Randropp har haft 10 år til at tænke over, og hvor der intet er kommet fra den kant.

Forslaget om S-tog på Kystbanen er Michael Randropp's første forslag i 10 år. Og hans Facebookadministrator er også en varm fortaler for S-tog på Kystbanen, uagtet at han som nævnt aldrig færdes på Kystbanen men bor i Malmø. Hans Argumenter er aldrig baseret på en selvstændig holdning, men man er altid leveringsdygtig i at kopiere opslag og kommentarer, han tidligere har slået op. Han (og Michael) svarer således aldrig på især kritiske spørgsmål til emnerne.

Denne ophedede debat i Kystbanen Live og i visse lokale og landsdækkende medier har dannet baggrunden for et forslag til hvad der kan gøres her og nu som alternativ til en omstilling af Kystbanen til S-togs drift for at opnå en bedre driftsstabilitet på Kystbanen, men først gennemgår vi fordele og ulemper ved S-togsforslaget.

Nedenfor er skitseret hvilke forhold, vi tror vil gøre sig gældende, hvis Kystbanen omstilles til S-togs drift. Skitsen tager udgangspunkt i den drift, vi kender i dag på Kystbanen og søger at vise, hvilke konsekvenser, det vil få for pendlere og andre rejsende at omstille Kystbanen til S-togs drift.

Michael Randropp har senest gentaget sit foredrag om S-tog på et møde i § 17,4-udvalget for Trafikstruktur i Helsingør kommune. Her var der de tilsvarende kritiske bemærkninger, som er nævnt ovenfor.

# **Tanker vedrørende Kystbanens omstilling til S-tog**



## Tanker vedrørende Kystbanens omstilling til S-tog

### Forbedringer i forhold til i dag ved omstilling til S-togs drift:

- Flere indstigningsdøre pr togsæt
- Evt. hyppighed / frekvens (der er tilnærmet 10 minutters drift på Kystbanen i dag i myldretiderne)
- Bedre mulighed for at tage cykel med (om det overhovedet er et problem i dag vides ikke)
- Et postulat om 93% rettidighed op imod den nuværende rettidighed på ca. 80% eller derunder

### Forringelser i forhold til i dag ved omstilling til S-togs drift:

- Ingen klimaanlæg
- Ingen toiletter
- Ingen arbejdsborde til de der vil arbejde på rejsen
- Ingen 1. Klasse
- Ingen stik til opladning af mobiltelefoner, bærbare mm
- Ingen rullegardiner til værn imod skarp sol
- Markant ringere sidde- og ståkomfort generelt
- Markant ringere plads til bagage med ingen eller ganske få bagagehylder
- Ingen sæder med høje ryglæn, nakkepude og armlæn til de der ønsker at hvile på rejsen
- Et 8 vogns S-tog har stort set samme antal siddepladser som et Øresundstogsæt - hvis man sidder 3 passagerer på samtlige sæder i hele S-toget, hvilket aldrig sker i virkelighedens verden
- Der kan højst kobles 2 8-vogns S-tog sammen da de også skal køre på resten af S-togsnettet. Det betyder at det 3. togsæt altid vil mangle i myldretiderne og dermed pladsmangel, da det ikke er realistisk at tro at alle sætter sig 3 m/k på hvert sæde i hele toget.
- Større "garanti" for ståpladser hele vejen.
- Mindre kapacitet i stillekupeerne.
- Ingen togfører i toget til bl. a. tryghedsbemanding – S-tog er énmandsbetjente
- Øget sandsynlighed for yderligere passagerflugt fra Kystbanen ud over de passagerer som Pendlerklubben med Michael Randropp i spidsen allerede har fået skræmt væk gennem årene.
- Pendlere der arbejder på virksomheder langs Kastrupbanen pålægges et togskift. Det samme gøres andre rejsende til Københavns Lufthavn, og der er risiko for yderligere transportudgifter fordi kunderne skal rejse videre med et andet transportselskab.

### Status quo i forhold til i dag ved omstilling til S-togs drift:

- Hastigheden er fortsat 120 km/t på Kystbanen. S-togenes tophastighed er 120 km/t.
- Der er fortsat forudsat et togsystem til Nivå og et togsystem til Helsingør med et standsningsmønster der ligner det vi kender i dag
- Et Øresundstog og et S-tog har stort set samme accelerationsevne
- På stykket mellem Klampenborg og Hellerup og mellem Hellerup og Østerport er hastigheden på Kystbanen og S-banen den samme. Mellem Østerport og tunnelmundingen ved Vesterport er

hastigheden for Kystbanen 60 km/t, på S-banen 80 hhv. 70 km/t. Sporstykket er ca. 2 km langt på Kystbanen og ca. 2,2 km langt på S-banen.

- Der er allerede i dag tilnærmet 10 minutters drift i myldretiden
- Der vil fortsat kunne forefindes afspærrede indstigningsdøre i togene.
- Der vil fortsat være masser af graffiti på togene
- Der vil fortsat kunne forefindes afspærrede ventilationsruder i togene
- Fortsat risiko for nedbrud og andre driftsforstyrrelser

#### **Det kræves der ved ombygning til S-togs drift:**

- Samtlige perroner på Kystbanen skal ombygges og forhøjes så de passer i niveau med S-togenes indstigningsdøre. Problematisk station vil niveaumæssigt være Helsingør og Snekkersten der også betjenes af Lokaltogs Lint41 togsæt der som Øresundstogene og regionaltogene passer til dagens perronhøjder.
- Signalsystemet skal ombygges til S-togs signalsystem – et system der fortsat ikke fungerer fejlfrit.
- Der skal bygges tilslutningsspor i Klampenborg for at kunne opretholde trafik på Charlottenlund og Ordrup
- Etablering af yderligere transversaler til sikring af driftsstabiliteten ud over de transversaler som allerede findes på Kystbanen i dag. En transversal er et sæt sporskifter så man kan komme fra det ene spor over i det andet spor og tilbage igen.
- Kørestrømmen skal ombygges fra de nuværende 25 kV vekselstrøm til det markant ældre 1650 V jævnspænding på hele Kystbanen.
- Der skal etableres mange flere omformerstationer, end der er i dag. Det er således oplyst, at det bliver nødvendigt med mindst 8 nye omformerstationer, som hver koster 300 millioner. Alene det projekt koster i alt 2,4 milliarder.
- Kabler ved køreledninger skal udskiftes, da 1650 V jævnstrøm kræver et større tværsnit end de nuværende kabler til 25 kV vekselstrøm
- Det nuværende el-forsyningsnet skal forstærkes som følge af behovet for flere omformerstationer
- Der skal yderligere indkøbes mindst 45 8 vogns S-tog som supplement til de nuværende S-tog og til erstatning af det nuværende materiel på Kystbanen. Et sådant indkøb trækker automatisk et tilhørende krav om tilpasning af værkstedskapacitet med sig. Desuden vil det medføre ændring i allerede indgåede kontrakter om levering af nyt materiel til DSB, ændringer der absolut ikke er "gebyrfri".
- Hele Kystbanen skal indrettes til énmandsbetjening – et koncept der blev forsøgt indført for et par år siden, men som blev opgivet.
- En yderligere ombygning af banen til førerløse S-tog på et senere tidspunkt vil kræve en yderligere ombygning af samtlige stationer på Kystbanen med etablering af afskærmede adgangssluser på stationerne som det kendes fra Metroen.
- Hele Kystbanen skal muligvis indhegnes hvis den skal ombygges til førerløse S-tog
- En mulig flytning af hele det ene spor, hvis afstanden mellem sporene ikke er tilstrækkelig. S-tog har en bredere profil end øvrige regionaltog.

#### **Påvirkninger ved ombygning af Kystbanen til S-togs drift:**

- Total lukning af hele Kystbanen for ombygning i formentlig mindst 2 år
- Kørsel med togbusser i hele ombygningsperioden
- Usikkerhed mht. fremskaffelse af så mange busser og chauffører, da landet nærmest skal støvsuges for busser og chauffører
- Forlænget rejsetid og begrænset passagerkomfort i ombygningsperioden
- En omfattende lukning mere ude i fremtiden når S-togs nettet skal ombygges til førerløse S-tog

### Forventelige effekter ved omstilling af Kystbanen til S-togs drift:

- Større belastning af S-banenettet Østerport – Klampenborg da det er togene fra Frederikssund der er i kikkerten hos Michael Randropp. Disse tog ender i dag på Østerport hvor de vender og kører retur til Frederikssund. Det betyder 3 ekstra kanaler i hver retning på strækningen excl. myldretidstog
- Ingen nævneværdig forbedring af regulariteten på grund af tættere trafik, da endnu et system skal flettes sammen med resten af S-togs nettet på den tættest befærdede strækning mellem Hellerup og Østerport
- Ingen stor sandsynlighed for aflastning af "røret" da det ikke vides hvor mange myldretidstog og X2000 svenskerne vil komme med ud over de tog de har aftalt med trafikministeren hen over hovedet på DSB. Alt taler for at en nettoeffekt vil ende med at være yderligere belastning af "røret" i stedet for en aflastning af dette
- Spild af adskillige mia. kr. – flere gange større end det beløb Michael Randropp er kommet med - på et projekt som alt i alt vil føre til en markant forringelse af passagerkomforten på Kystbanen og som meget tvivlsomt vil generere nogen tidsgevinst overhovedet
- Stor risiko for efterladte passagerer på perronen i myldretiden, primært forårsaget af S-togenes fast definerede toglængder, som er væsentligt kortere end de nuværende Øresundstogs mulige toglængder. Ståpladser vil ikke opveje denne mangel af det 3. togsæt på de kritiske tog.
- Et stort spørgsmål er, om tog i et 1500 V jævnspændingssystem kører lige så energieffektivt som et tog i et 25 kV vekselspændingssystem.
- Andre operatører vil være afskåret fra at benytte Kystbanen til deres transporter til og fra Nordsjælland, fordi de allerede nu er afskåret fra at benytte S-togs nettet mellem Hillerød og Hellerup på grund af S-togs nye signalsystem som er etableret mellem Hillerød og Gentofte.

Det vil påvirke Stålvaseværkets muligheder for at få transporteret sine ståltransporter mellem Frederiksværk og Ringsted og kan skabe risiko for at dette tvinges til at lukke.

Lokaltog vil helt enkelt blive isoleret og miste sine vedligeholdelsesmuligheder da de får udført hjulafdrejning på DSB's værksted i Høje Tåstrup. S-tog på Kystbanen vil tvinge dem ud i en egen investering i en hjuldrejbænk som formentlig vil være så dyr, at den aldrig vil blive rentabel.

Andre operatører vil blive afskåret fra at benytte Kystbanen som transportkanal. Eksempler herpå kunne være højhastighedsforbindelser med persontog mellem Europa og Skandinavien når den nye Fehmarn forbindelse står færdig og tankerne omkring en H-H forbindelse bliver en realitet. Da vil det være en langt mere direkte vej at forbinde byer som Göteborg og Oslo med det europæiske højhastighedsnet via Danmark.

Samtidig med at Kystbanen er kendt for sine uregelmæssigheder i sin nuværende form er det også en kendsgerning, at så snart togene stopper med at køre til og fra Sverige, så stiger rettidigheden markant på banen mellem Københavns Lufthavn og Helsingør. Togene på Kystbanen kører i aftentimerne fra kl. 19:40 (København) og kl. 20:03 (Helsingør) på alle hverdage mellem Københavns Lufthavn og Helsingør med stop ved alle stationer på hele strækningen. Dette system køres også i morgentimerne i weekenderne frem til kl. ca. 9:30.

I disse tidsrum ligger rettidigheden typisk på 95 – 100%, altså et niveau, der matcher S-togenes rettidighed. Det er endvidere en konstaterbar kendsgerning, at hvis de tidlige morgentog kommer godt fra start rent rettidighedsmæssigt, så har det påviseligt en positivt afsmittende effekt på de efterfølgende morgentog i myldretiden.

# Alternativ driftsform på Kystbanen

## Med baggrund i ovenstående stiller vi følgende forslag til optimering af driften på Kystbanen:

Regeringens nye udmelding om at ville udbygge stationen ved Københavns Lufthavn med flere transversaller og ekstra spor samt København H med ekstra spor og perroner giver nye muligheder for at adskille trafikken mod Sverige ved Kastrup og dermed kan der etableres

### ***Kørsel mellem Helsingør og Københavns Lufthavn Kastrup hele døgnet med stop ved alle stationer i enten 15 eller 20 minutters drift, suppleret med ekstra tog i myldretiden mellem Helsingør og København H i begge retninger.***

Princippet er her, ”**HELLERE STABIL DRIFT, MAN KAN REGNE MED** (som i metroen)” end den nuværende situation, hvor man er nødt til at tage et tog før, hvis man skal møde præcist til et fastsat tidspunkt.

Det vil i rejsetid koste 7 minutters længere rejsetid med de nuværende køreplaner for rejsende nord for Kokkedal, og det vil som minimum bibeholde pendlere og andre rejsendes nuværende komfortniveau. Desuden vil denne løsning bibeholde den fleksibilitet der ligger i at kunne opretholde toglængder på op til 3 togsæt i myldretiden, som vi kender det i dag, og det vil helt eliminere en ekstremt dyr ombygning af en Kystbane, der lige nu fremstår som totalrenoveret bortset fra signalerne, som er kontraktligt bestilt for over 2 år siden og prioriteret udskiftet i Banedanmarks kommende signalprogram.

En hastighedsopgradering vil først være mulig når det nye signalsystem er installeret og implementeret, idet den egentlige forhindring for at gøre dette allerede nu er, at afstanden mellem de nuværende signaler er meget kort på Kystbanen. Det er denne afstand der dikterer en maksimal hastighed på 120 km/t.

Det er således ikke korrekt når Michael Randropp påstår at hastighedsopgraderingen er sparet væk. Banen er bygget til højere hastigheder, men denne parameter vil først kunne udnyttes når det nye signalsystem ERTMS er fuldt implementeret på Kystbanen, idet det da vil være muligt at køre stærkere og tættere fordi ERTMS hele tiden baseret på togenes indbyrdes position og beregner en højest tilladt hastighed for hvert enkelt tog alt efter hvor tæt disse befinder sig på hinanden. Jo større afstand desto større tilladt hastighed. Hvis afstanden mellem to tog snævres ind reguleres det bageste togs hastighed ned og til sidst vil det holde stille i en defineret minimumsafstand bag det forankørende tog så der aldrig vil ske et sammenstød, men togene vil kunne ”pakkes” meget tættere end det vi kender i dag på Kystbanen.

I den henseende kan S-banens CTBS og fjernbanens ERTMS nøjagtigt det samme.

Ligeledes vil andre virksomheder som f.eks. Stålvalseværket i Frederiksværk og Lokalbanelen ikke få afskåret deres operative muligheder for fortsat virke, idet de vil undgå dyre ekstrainvesteringer, og de vil dermed fortsat kunne få opfyldt deres behov for brug af Kystbanen – et virke de ellers ville blive afskåret fra ved ombygning af Kystbanen til S-togs drift eller alternativt ville blive påført unødvendige mer-investeringer.

Tog til og fra Sverige udgår iflg. den nyligt indgåede kontrakt fra Østerport og skal vendes enten på Østerport eller på Helgoland – opstillingssporene ved Svanemøllen.

Ved 20 minutters drift vil der være et behov for 9 tog for at kunne opretholde systemet, ved 15 minutters drift vil det kræve 12 tog at opretholde systemet. I begge tilfælde er der tilstrækkelig kapacitet i såvel Helsingør som på rangerområdet ude bag ved Kastrup Lufthavn til at vende togene i et sådant system som vi kender det i dag med Nivå togene i dagtimerne uden for myldretiden.

Ved at indføre et system med stop ved alle stationer afskaffes den til tider "gordiske knude" der i dag dikterer Nivå togs og Helsingør togs ganske bestemte indbyrdes rækkefølge på strækningen mellem Nivå og Hellerup for at sikre optimal kundebetjening til og fra samtlige stationer, og samtidig åbnes der mulighed for at myldretidstog kan gøres hurtige ved enten at køre i den tidsmæssige "elastik" imellem to ordinære tog eller ved at køre uden om et enkelt ordinært tog (overhale) på sin vej mod enten Helsingør eller København H.

Med dette system frigøres Nivå station som kan bruges til et sådant formål da hastigheden gennem stationen i spor 1 og 3 er på 120 km/t, mens hastigheden i spor 2 er 60 km/t. Et ordinært tog der skal overhales kan således tages ind i spor 2, og overhaling kan ske mens det udveksler passagerer.

Man kunne således forestille sig et ordinært tog køre ind i spor 2 for så at blive overhalet af et myldretidstog, som tidsmæssigt befinder sig tæt bagved det ordinære tog i nærheden af Nivå. Derved frigøres endnu en "elastik" frem til det næste ordinære tog, og det hele kan justeres ind ved at indlægge stop på udvalgte stationer undervejs.

Egnede stationer til overhaling af ordinære tog vil være Nivå, Rungsted Kyst og Klampenborg. Dog skal der tages hensyn til særlige forhold i Rungsted Kyst og Nivå.

Snekkersten er også en mulighed, men den er ikke interessant, da den dels ligger tæt på Helsingør, dels bruges som udfletningsstation for Lillenord der kører mellem Hillerød og Helsingør. Dertil kommer lave hastigheder på 40 km/t ind i og ud af spor 3 og 4 fra og til Kystbanens spor i begge ender af stationen.

I Rungsted Kyst er hastigheden i spor 1 60km/t, mens den i spor 2 og 3 er 120 km/t. Disse forhold gør at det vil være hensigtsmæssigt at lade myldretidstog overhale ordinære tog her i retning mod Helsingør. Det er dog en mulighed der skal holdes op imod behovet for at standse med myldretidstog på Rungsted Kyst som det kendes i dag.

I Nivå kan der i princippet laves overhaling af ordinære tog i begge retninger. Det stiller dog det ufravigelige krav at myldretidstog i begge retninger ikke må befinde sig i nærheden af deres forankørende ordinære tog i nærheden af Nivå samtidig, da der så vil opstå et behov for at overhale samtidig i begge retninger i Nivå, hvilket ikke kan lade sig gøre, da Nivå station kun har 3 spor.

I Klampenborg er der mulighed for overhaling af ordinære tog i begge retninger uafhængigt af togenes indbyrdes position, da Klampenborg har to overhalingsspor, et i hver retning.

Et håndterbart og robust system taler derfor for, at myldretidstog i retning fra Helsingør mod København benytter Nivå og evt. Klampenborg til overhalinger, mens myldretidstog i retning fra København mod Helsingør benytter Klampenborg og evt. Rungsted Kyst. På den måde vil der ikke kunne opstå en tidsmæssig konflikt mellem tog i modsatte køreretninger.

Hvad så med materiel?

Som ovenfor beskrevet kræver det 9 eller 12 tog at holde et system med 20 minutters drift eller 15 minutters drift kørende dagen igennem.

DSB ejer 34 Øresundstogsæt, og hvis man forestiller sig en standard, hvor et tog altid består af 2 sammenkoblede Øresundstogsæt, så vil det kræve 18 togsæt til 20 minutters drift og 24 togsæt til 15 minutters drift. Det efterlader så 16 hhv. 10 togsæt til op- og nedformering af tog med et ekstra sæt i myldretiden samt togsæt til såkaldt værkstedsreserve, så vedligeholdelse af togsættene kan opretholdes uden at gribe forstyrrende ind i driften.

Der burde således med den skitserede løsning være materiel nok til rådighed, dog kan det måske vise sig at være lige tæt nok på kanten med ekstra togsæt og værkstedsreserve ved 15 minutters drift, da en værkstedsreserve på Øresundstogene på 6 togsæt gennem tiden har vist sig at være utilstrækkelig.

Myldretidstogene kan eksempelvis bestå af materiel der som i dag kører videre ud på Sjælland om morgenen og kommer tilbage til Kystbanen om eftermiddagen. Desuden kunne man på længere sigt forestille sig at europæiske højhastighedstog ved en etablering af en HH-forbindelse kunne deltage som myldretidstog i morgen- og eftermiddagstimerne på Kystbanen på deres vej mod Göteborg eller Oslo. Dette perspektiv er beskrevet andetsteds i redegørelsen.

Fordelene ved en sådan løsning vil være at pendlerne vil kunne bibeholde og dermed undgå samtlige de forringelser der er beskrevet tidligere i dette notat. Kystbanens ombygning vil helt elimineres og kunne undgås, idet den reduceres til kun at omfatte en udskiftning af signalsystemet når den tid kommer, og man vil alt andet lige komme til at opleve en bedre rettidighed på Kystbanen generelt, en rettidighed der uden problemer burde matche Michael Randropps påstand om 93 % rettidighed på S-togene.

Eneste ulempe vil være at det vil tage 7 minutter længere rejsetid for alle rejsende der bruger toget fra Kokkedal og nord derfra, alle andre vil opleve den samme rejsetid som i dag.

Cykelmedtagning vil efter vores opfattelse ikke udgøre et større problem, idet den egentlige problemstilling snarere er om der skal betales for at tage cyklen med eller ej. Det er et politisk spørgsmål der skal tages stilling til andetsteds.

# Pendlersamarbejdet med DSB



Pendlersamarbejdet med DSB fungerer på landsplan i henhold til regler fastlagt i et samarbejde mellem DSB Informationschef Tony Bispeskov og nogle udvalgte pendlere. Det er også ham, som leder og tilrettelægger møder med pendler- og stationsrepræsentanterne.

Der er på landsplan således registreret (se DSB's hjemmeside):

### ***Strækningsansvarlige for S-tog og F&R tog***

### ***Stationsrepræsentanter for F&R tog.***

### ***På nogle strækninger på Sjælland er der store overlap mellem disse former og dermed overrepræsentation ved de årlige pendlertræf.***

Også her er der særregler for Kystbanen, da det er lykkedes den hidtidige talsmand Michael Randropp i samarbejde med DSB at udelukke alle stationsrepræsentanterne på Kystbanen og til gengæld medtage en af sine egne Facebookadministratorer på de årlige pendlertræf med DSB. Stationsrepræsentanterne deltager til gengæld i møder med DSB ca. hver anden måned, og flere er også med i Forbrugerrådets gruppe Passagerpuls.

### **Pendlertalsmænd. Strækninger og stationer.**

Der er oprettet pendlerklubber på Sjælland efter et noget uensartet og til dels historisk system. Nogle strækninger har flere talsmænd for forskellige dele af strækningen (f.eks. Ringsted-København H, Roskilde-København H, Sorø-Odense, Trekroner-København H, Viby Sj.-København H, Borup-København H og Slagelse-København H, der alle dækker strækningen Korsør-København H).

Til gengæld er der kun en repræsentant på Kystbanen, som endda både dækker strækningen Helsingør-København H og København H-Malmø).

Set i lyset af transportministerens aftale med SKÅNETRAFIK om at Øresundstog fra Sverige i fremtiden skal have slutstation på Østerport på bekostning af kystbanetog fra Helsingør til Københavns Lufthavn i Kastrup virker dette uhensigtsmæssigt. Selve kontrakten er behandlet andetsteds i denne redegørelse.

De svenske tog blokerer i fremtiden for at rejsende fra stationer Helsingør-København H får direkte forbindelse til lufthavnen, ligesom de mange svenske tog med endestation (og opmagasinering) på Østerport og Helgoland ved Svanemøllen kommer til at udgøre en voldsom belastning af Østerport station og af røret mellem Vesterport og Østerport til gene for danske tog mellem Østerport og København H. Det gælder både Kystbanen og det gælder mange regional- og intercitytog med slutstation Østerport.

Hvor Facebookgrupperne Kystbanen Live og Broen Live i øjeblikket har samme pendlertalsmand – og til dels fælles interesser, vil de fremover blive konkurrenter. Det sker, hvis togene fra Sverige skal fortsætte frem til Østerport, som transportministeren har indgået aftale med svenskerne om. De skal så konkurrere om plads på sporene mellem København H og Østerport, plads på perronerne og kamp om at blive prioriteret højest i trafikafviklingen.

Og med transportministerens aftale må man konkludere, at Broen live har vundet over Kystbanen live med det resultat, at pendlere til og fra Sverige får markant bedre vilkår end pendlere på Kystbanen og andre danske rejsende.

Pendlertalsmanden er "valgt" af et meget begrænset antal pendlere, der var mødt op til et pendlermøde ved valget i 2017. Han har været mere eller mindre selvbestaltet talsmand i 10 år, og har opbygget nære relationer til TV Lorry samt Helsingør Dagblad, som begge ukritisk følger og nøje viderebringer alle hans ideer og udtalelser, udtalelser der i flere tilfælde savner enhver form for dokumentation og er "støvsuget" for alternativer.

Facebookgrupperne har kun en forsvindende brøkdel af det totale antal pendlere på Kystbanen som medlemmer men har til gengæld en særdeles hårdhændede og uansvarlige administratorer, som personligt sletter og blokerer medlemmer, hvis de ikke er enige med Michael og/elleren af hans administratorer. Mange er dog blot medlemmer i håb om at få aktuel trafikinformation – og ikke for at drive trafik politik. De har bare en forventning om at få "tog til tiden" og til en pris, som ikke betyder, at det er billigere at anskaffe endnu en bil til familien.

Andre er inviteret til gruppen Kystbanen Live med det ene formål at puste medlemstallet kunstigt op. Der er eksempler på at administratoren har inviteret medlemmer der bor og arbejder i Sverige og således intet har med Kystbanen at gøre. Samtidig bor denne samt yderligere en ordstyrer i Sverige og kommer således aldrig på Kystbanen. Det samme billede gælder for søstergruppen Broen Live.

Facebook gruppernes medlemstal er således ikke retvisende for hvor mange pendlere der egentlig er medlem, idet flere som ovenfor beskrevet enten kun er der for nysgerrighedens skyld eller er blevet inviteret indenfor uden at have et reelt behov for at pendle med Kystbanen.

Man kan derfor konkludere, at den nuværende talsmand er udpeget på et særdeles spinkelt grundlag. På trods af dette forsømmer han aldrig at hævde, at han er "valgt" af og dermed er pendlerrepræsentant for såvel samtlige Kystbanependlere i Kystbanen Live samt de svenske pendlere i Broen Live.

Tilslutningen til tanken om S-tog er også som tidligere nævnt stærkt begrænset i Facebookgruppen Kystbanen live. Der har været arrangeret et par meningsmålinger, hvor der var mange flere, der var imod end der var for. Det væsentlige er her, at alle modstandere, herunder flere pendlerstationsrepræsentanter er fjernet og blokeret for adgang til Kystbanen Live. Vi er dermed udelukket fra at indrapportere fejl og mangler i afvikling af trafikken samt debatter for og imod S-tog og andre emner der har relevans for Kystbanen.

Man kan derfor ikke ud fra Michael Randropps mange udtalelser og interviews konkludere, at pendlerne ønsker S-tog på strækningen Helsingør-København/Kastrup.

### **Toiletforhold.**

Adgang til et toilet før, under og efter en rejse er for mange meget vigtigt.

DSB har valgt at lukke toiletterne på en del stationer.

S-tog er uden toiletter, ligesom de fleste stationer på S-togsnettet.

Metroen er bygget helt uden toiletter på stationer og i tog.

Men regionaltog og intercitytog har stadig toiletter.

Kystbanetog har toiletter, men da mange tog kommer fra destinationer langt oppe i Sverige, er toiletterne ofte ude af drift fordi de er overfyldt, spærrede eller mangler vand og papir, når de endelig når over på strækningen Kastrup-Helsingør. Der er fra DSB's side sat fokus på dette problem, og der er iværksat øget overvågning med tiltag til at få foretaget toilettømninger og vandpåfyldning med kortere intervaller, så togene ikke kommer til at køre for længe imellem disse.

Adgang til offentlige toiletter er blevet stadig sværere. En af årsagerne er, at når der er fri adgang til toiletterne bliver de mange steder udsat for hærværk og anvendes evt. til fixerum.

Dette er søgt imødegået ved at opkræve betaling for anvendelse, men kun på et fåtal af steder. Det bør derfor være et krav, at der i fremtiden som minimum etableres toiletadgang på alle knudepunktsstationer, såsom Hellerup.

Det er derfor vigtigt, at der i videst muligt omfang anvendes tog og /eller busser med toiletter på landsdækkende strækninger og længere regionaltoogsstrækninger.

### **Rengøring i øvrigt**

Bortset fra ovennævnte problemer med toiletterne i kystbanetogene, har DSB fulgt pendlerrepræsentanternes opfordringer til at indsætte "kørende" rengøring på kystbanen. Der er således jævnligt servicepersonale, som under rejsen fjerner aviser og efterladt engangsservice og affald. Dette sker også ved endestationerne, f.eks. i Helsingør.

# Konklusion & anbefalinger

## Konklusion og anbefalinger

Set i lyset af de seneste udmeldinger fra Regeringen vedr. udvidelse af stationen i tilslutning til Københavns Lufthavn

(Se rapport fra Sund & Bælt)

<https://www.trm.dk/da/nyheder/2019/regeringen-vil-udvide-koebenhavns-lufthavns-station>)

***må vi samlet set konkludere, at man bør følge de anbefalinger, der er givet i K6-redegørelsen på basis af COWI-rapporten fra 31. maj 2018 og derfor sammenlægger materiellet fra Øresundstog og Nivåtog til brug for en bedre og nyudarbejdet stabil køreplan på strækningen Helsingør-Kastrup til glæde for alle de daglige rejsende på Kystbanen.***

***Det er her særdeles vigtigt, at man også seriøst overvejer at ændre, subsidiært af udskyde iværksættelsen af den indgåede kontrakt mellem TRM og SKÅNETRAFIK, indtil en udvidelse af stationen ved Kastrup Lufthavn er gennemført.***

Det er i ovennævnte rapport beregnet, at udvidelsen af lufthavnsstationen vil koste knapt 2,5 milliarder. Det oplyses endvidere i rapporten, at ombygningen er selvfinansierende, såfremt man samtidig bygger 2 parkeringshuse og udbyder driften af disse til en operatør.

***Det er derfor vores konklusion og anbefaling med dette notat, at disse 2,5 milliarder er væsentlig bedre brugt end en ændring af strømsystemet på Kystbanen til min. 2,4 milliarder alene for strømændringen, når man blot indregner de nødvendige 8 nye transformatorstationer af 300 mio kr. pr. stk, hvis man valgte at ændre fra 25000 volt vekselstrøm tilbage til 1500 volt jævnstrøm for i en kortere periode indtil HH-forbindelsen at etablere S-tog, som den nuværende "pendlertalsmand" advokerer så ihærdigt for.***

***Bortset fra de måske 4-6 års ombygningsperiode med togbusser til stor gene for de daglige rejsende, så vil den investering være totalt spildt. Hertil ville også komme betydelige udgifter til ombygning af perroner og etablering af parallelspor mellem Snekkersten og Helsingør til brug for Lokaltog A/S.***

***Lokalt i Helsingør samt i K6-samarbejdet kan vi derfor kun anbefale, at man siger NEJ til at bruge 290.000 kr. af borgernes penge til at medfinansiere en såkaldt screeningsundersøgelse af mulighederne for ændring af Kystbanen til S-tog. Den screeningsundersøgelse er udelukkende et statsanliggend, der bør finansieres af Staten alene.***

***Dertil kommer, at Lokaltog vil få en ekstraudgift til indbygning af nødvendigt udstyr for at kunne køre på CTBS.***