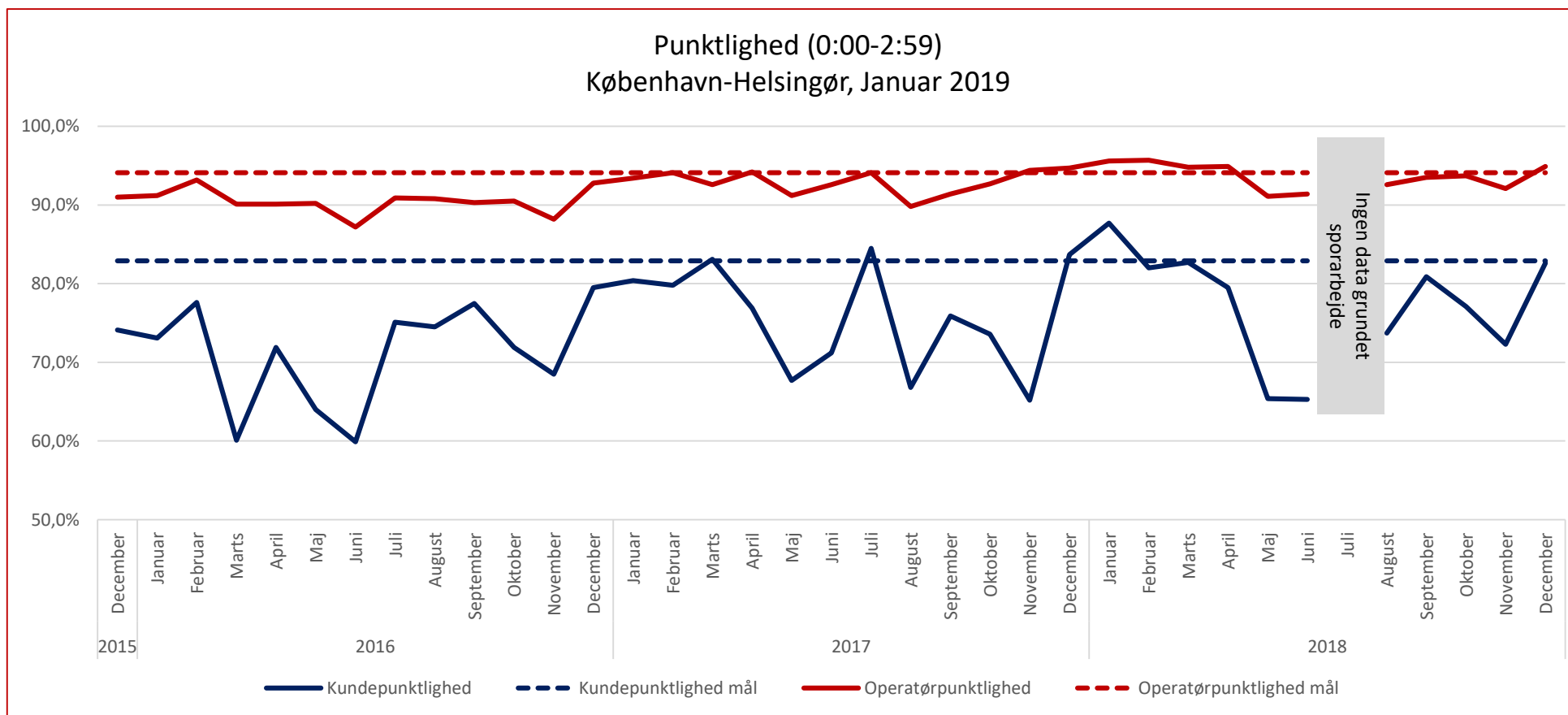


Kystbanen

NJS
28. februar 2019



Punktligheden på Kystbanen



DSB	2016	2017	2018
Operatørpunktlighed	90,5%	92,9%	93,7%
Kundepunktlighed	71,2%	75,4%	77,1%

→ Både kunde- og operatørpunktligheden har været stigende over årene.

Ny køreplan for Kystbanen mhp at forbedre punktligheden



Anledning til justeringer

- Robusthed - især på tog til/fra Sverige
- Tilpasning af trafikafvikling på København H ifm. den nye bane
- Samme grundstruktur i K20 (20 min drift)

Øget robusthed

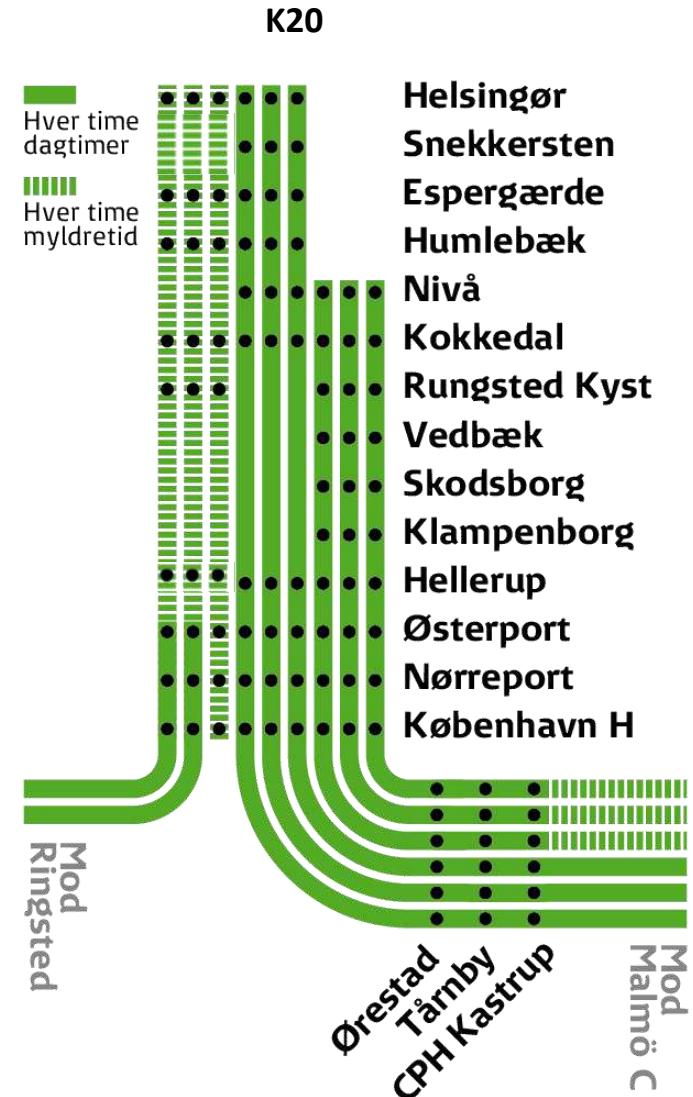
- Tog til/fra Sverige
 - Øget køretid på Øresundsbroen (+1 min)
 - Øget ophold på København H (+1 min)
- Øget køretid på Kystbanen (+1 min)
- Bedre trafikafvikling i Helsingør

Ændringer i myldretiden

- Myldretidstog betjener Hellerup og gennemkørende i Snekkersten
- Fordel for langt de fleste – undtaget kunder i Snekkersten

Ulemper

- Forlænget rejsetid for Lokaltog én gang i timen i myldretiden
 - Koordinering af planer med Lokaltog

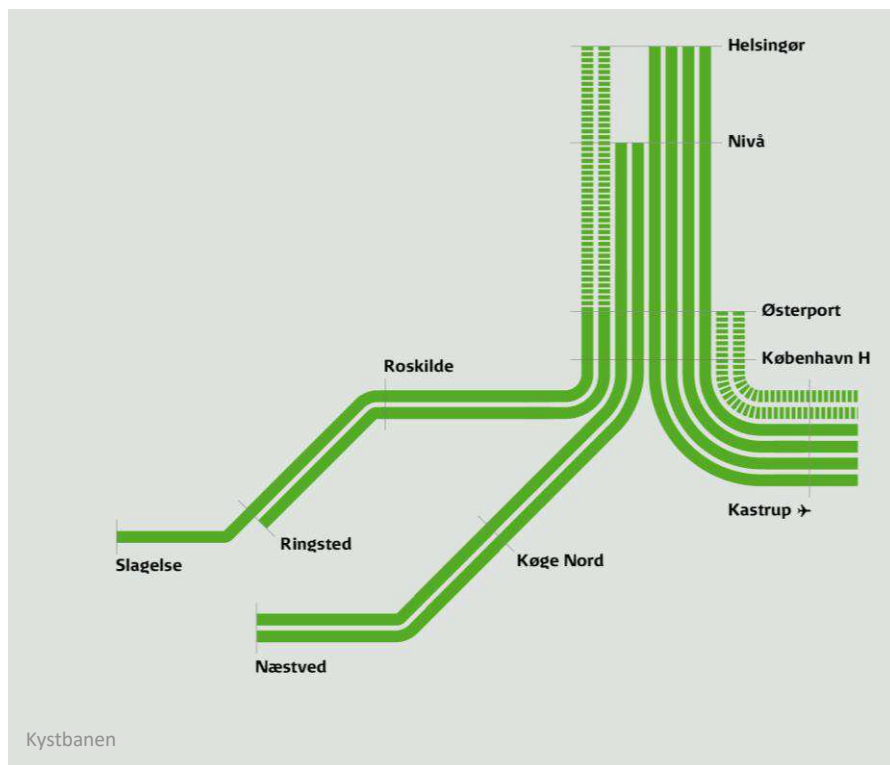


Forventes de kommende år



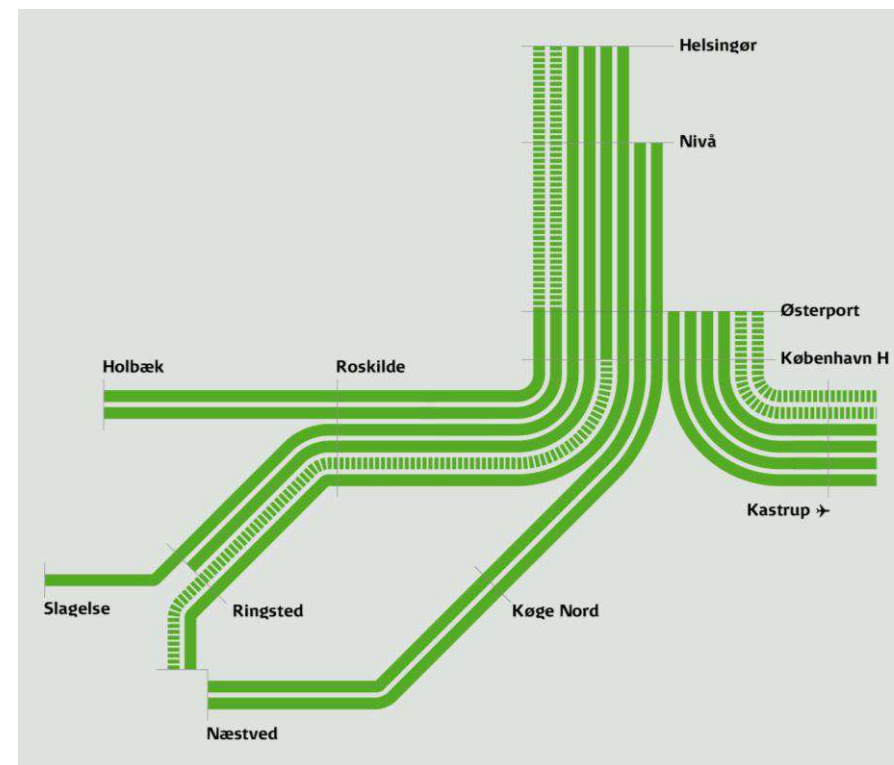
Køreplan for 2021-2022

- Der planlægges med kvartersdrift på Kystbanen. (Også foreslået af COWI). Dette ifm. overdragelse af ansvaret for strækningen København-Malmø til Skånetrafikken
- Strukturen i kvartersdrift øger robustheden: Mindre risiko for at forsinkelser på ét tog påvirker andre tog



Køreplan for 2023 og efterfølgende år

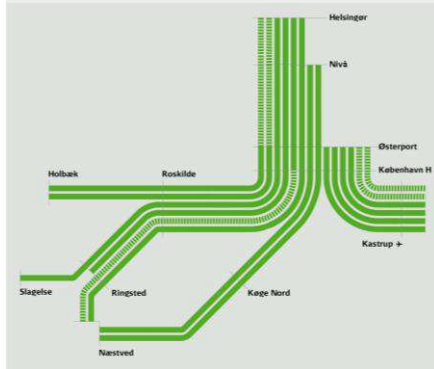
- Alle tog på Kystbanen kommer fra Sjælland => "Ingen" forsinkelser fra Sverige. (Tog fra Sverige og Danmark deler dog infrastruktur på dansk side)



Ideer til fremtidig kystbanebetjening



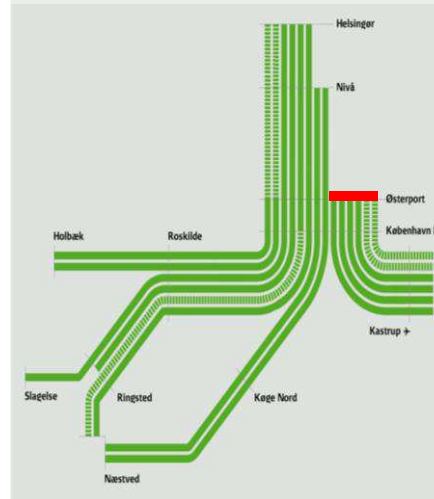
Basis: Fortsætte K23



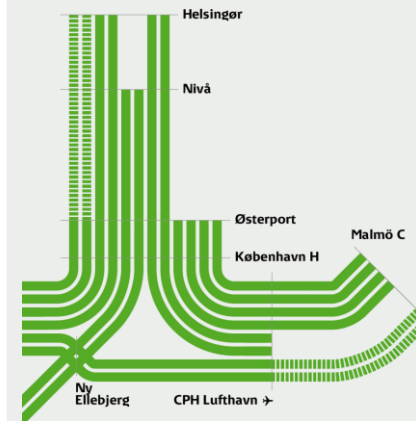
Scenarie 1: Stoptog



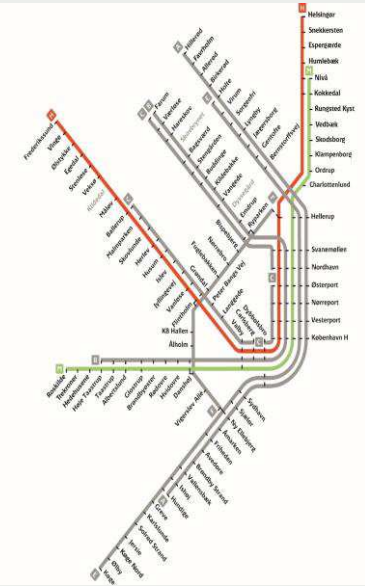
Scenarie 2: Pendul



Scenarie 3: Hybrid



Scenarie 4: S-tog



+ Grundlag for planlagte investeringer i materiel og infrastruktur
 ÷ Ingen yderligere forbedringer - ingen kundevækst
 ÷ Ingen forbindelse fra Kysten til Cph.

+ Homogen trafik giver højere punktlighed
 + Flere stop på små stationer som Vedbæk og Skodsborg
 ÷ Op til 10 minutter længere rejsetid fra store stationer som Helsingør og Kokkedal til Kbh.
 +/÷ Flere (tomme) tog mellem myldretider til/fra Helsingør – med få kunder
 ÷ Samlet set færre rejsende
 ÷ Øget driftsomkostninger pga. længere rejsetid
 ÷ Øget materielforbrug pga. længere rejsetid

+ Færre forsinkelser, hvis kystbanetrafikken kan adskilles fra den øvrige trafik på Østerport
 ÷ Mange kunder får besværligt skifte på Østerport => Toget bliver mindre attraktivt
 ÷ Mindre effektiv materiel- og personaleudnyttelse, da tog skal "vendes" ofte
 ÷ 1 mia. til ny infrastruktur ved Østerport og omfattende sporarbejder, der berører hele Sjælland

+ Opretholder direkte forbindelser Kystbanen - Kastrup

 Ring Syd kan etableres uafhængig af valg af kystbanebetjening:
 + Flere direkte forbindelser/ flere kunder
 ÷ Kræver mere materiel og forudsætter retningsdrift i Kastrup

+ 10-15 pct. flere kunder:
 + Direkte forbindelser til store stationer som Svanemøllen og Nordhavn (Metro)
 + Flexrum/cykelmedtagning + Høj punktlighed; også på fjernbanen
 + Potentielt højere frekvens
 + Lave materielinvesterings- og driftsomkostninger
 ÷ 2 mia. kr. til ny infrastruktur + omfattende sporarbejder på Kystbanen
 ÷ Mindre DSB pga. OPP og evt. HOT?

