



TRANSPORTMINISTEREN

Transport- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 20. september 2019
J. nr. 2019-4638

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 30. august 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 40:

På baggrund af artiklen fra Ekstra Bladet den 28. august 2019 ”DSB-Dennis overvejer bilen”, hvori formanden for Pendlerklubben Kystbanen, Michael Randropp, og formanden for HK Trafik & Jernbane, Dennis Alex Jørgensen, udtrykker dyb frustration over togdriften på Kystbanen og S-banen, vil ministeren redegøre for, hvilke initiativer disse bemærkelsesværdige meldinger giver anledning til? Ministeren bedes endvidere oplyse, hvornår der kan forventes en regelmæssig drift med overholdelse af køreplanerne på såvel S-banen som på Kystbanen i lyset af de enorme bevillinger, der i de senere år er givet til jernbanen, herunder Signalprogrammet, nye eltog og sporarbejder?

Svar:

Jeg vil godt starte med at slå fast, at punktligheden på Kystbanen faktisk har været støt stigende siden 2016, hvilket fremgår af nedenstående tabel:

	2016	2017	2018	2019
Kundepunktighed	71,2	75,4	77,1	78,2 *

*Opgjort pr. 27. august 2019

Min oplevelse af udfordringerne på Kystbanen er dog, at der tilbagevendende desværre er perioder, hvor punktligheden er på et helt uacceptabelt lavt niveau, hvis man som pendler er afhængig af Kystbanen for at få sit familie- og arbejdsliv til at hænge sammen.

Jeg holdt den 9. september møde med Kystbaneborgmestrene og Regionsrådsformanden. På mødet var der enighed om, at der skal ses nærmere på, om vores samarbejde med svenskerne fungerer optimalt. Det skyldes, at der er stigende påvirkning af punktligheden på Kystbanen fra forsinkede svenske tog.



Desuden undersøger vi fortsat muligheden for at omlægge Kystbanen, så togene kan køre i pendulfart mellem Helsingør og København. En sådan omlægning forventes at kunne øge punktligheden markant.

Som spørgeren er opmærksom på, bliver der i disse år investeret massivt i jernbanen med Signalprogrammet, nye el-tog og forbedringer af infrastrukturen. Desværre befinder jernbanen sig fortsat i et vadede, hvor fejlslagne beslutninger fra fortiden som IC4 og manglende elektrificering fortsat tynger. For Kystbanens vedkommende vil der over de næste 10 år ske en adskillelse af Kystbanen og Øresundstrafikken, der vil blive ibrugtaget nye el-lokomotiver og el-tog, og Signalprogrammet vil blive udrullet på strækningen.

Disse tiltag vil løbende give forbedringer i punktligheden, men indtil da vil DSB og Banedanmark fortsat skulle arbejde inden for de rammer, som den eksisterende infrastruktur og det nuværende togmateriel giver.

Med hensyn til overholdelse af køreplanerne på S-banen kan jeg ikke genkende det negative billede som spørgeren tegner, da DSB i de seneste år har levet op til de punktlighedskrav til S-banen, som indgår i kontrakten med staten.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht