



TRANSPORTMINISTEREN

Transport- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 30. oktober 2019  
J. nr. 2019-4939

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 10. september stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

### Spørgsmål nr. 57:

Vil ministeren kommentere TRU alm. del - bilag 68? Ministeren bedes herunder redegøre for, om ministeren er enig i konklusionerne, og om anbefalingerne vil have de beskrevne effekter. Ministeren bedes endvidere vurdere omkostningerne til gennemførelse af anbefalingerne.

### Svar:

TRU alm. del – bilag 68 udgøres af rapporten ”Kystbanen. Vurdering af muligheder for på kort og mellemlangt sigt at forbedre rettidigheden på Kystbanen”.

Udarbejdelse af rapporten er foranstaltet af Kommunesamarbejde Nordsjælland, og den indeholder en række anbefalinger til DSB og Banedanmark, der efter COWI's opfattelse vil kunne forbedre punktligheden på Kystbanen.

Anbefalingerne på kort sigt vedrører fokus på ressourcer til vedligehold af tog og fokus på udbedring af signalfejl, opstilling af rangerplaner, mere fokus på gode vendetider, mindre brug af magnetskinnebremse m.v.

På længere sigt anbefaler COWI, at der gennemføres en ny køreplan baseret på kvartersdrift, indkøbes nyt materiel og etableres ny infrastruktur (transversaler i Nivå og retningsdrift på Kastrup Station).

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
<b>Kundepunktighed</b>	71,2	75,4	77,1	78,2 *

\*Opgjort pr. 27. august 2019

Min oplevelse af udfordringerne på Kystbanen er dog, at der desværre er tilbagevendende perioder, hvor punktligheden er på et uacceptabelt lavt niveau,



hvis man som pendler er afhængig af Kystbanen for at få sit familie- og arbejdsliv til at hænge sammen.

Side 2/2

Jeg holdt den 9. september 2019 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, men vil dog først kunne implementeres på længere sigt.

Jeg har bedt Banedanmark og DSB om at gennemgå anbefalingerne i COWI-rapporten fra maj 2018 med hensyn til effekter og omkostninger, og jeg henviser derfor til vedlagte notater. Jeg bemærker i den forbindelse, at det som udgangspunkt kan være meget svært at skelne mellem effekter af tiltag på bestemte strækninger og tiltag på jernbanen som helhed, da mange faktorer kan udøve påvirkning lokalt og/eller nationalt.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht