



Notat

23.09.2019

Bidrag til besvarelse af TRU 57

Nedenfor følger bidrag til besvarelse af TRU 57, der er stillet af MF Andreas Steenberg (RV):

Vil ministeren kommentere TRU alm. del - bilag 68? [COWIs rapport "Kystbanen – Vurdering af muligheder for på kort og mellemlangt sigt at forbedre rettidigheden" af maj 2018] 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.

Indledningsvist skal Banedanmark fremhæve, at Banedanmark allerede har taget en lang række tiltag for at forbedre kundepunktigheden på Kystbanen, herunder gennemført større sporombygningsarbejder på strækningen i 2017 og 2019, lavet tiltag for at reducere sikringsfejl samt løbende forbedret disponeringskonceptet på strækningen. Banedanmark har fortsat stort fokus på at forbedre punktigheden på Kystbanen. Banedanmark har i nedenstående alene forholdt sig til forslag, der vedrører Banedanmark.

Banedanmark kan bekræfte de af COWI angivne årsager til forsinkelser, men vil samtidig bemærke, at det er yderst vanskeligt at vurdere den præcise punktighedseffekt af COWI's forskellige forslag, da mange indbyrdes forbundne forhold kan indvirke på den oplevede punktighed

Bemærkninger til COWI's konkrete forslag:

Forsinkelser på grund af sikringsfejl

COWI foreslår, at Banedanmark indsætter ekstra personale til hurtig fejlretning af sikringsanlæg. Ekstra fejlretningspersonale vil have en positiv effekt på punktigheden, men fejlretningspersonale er ikke den eneste betydende eller nødvendigvis mest betydende faktor for signalfejlenes påvirkning af regulariteten på Kystbanen. Selv med ekstra personaleressourcer vil de fejl, der opstår på signaler, fortsat tage en vis tid at nå frem til (responstid) og en vis tid at rette (udbedringstid) og en vis tid at genoprette trafikalt (trafikalt genopretningstid). Det kan samtidig nævnes, at i en benchmarkundersøgelse af responstid og samlet fejlretningstid på fjernbanen har Kystbanen en af landets bedste placeringer, hvad angår både responstid og samlet fejlretningstid. Det er således meget tvivlsomt, om det angivne potentiale kan opnås, selv hvis der investeres meget betydelige summer i fejlretningspersonale.

Det skal samtidig bemærkes, at Banedanmark allerede arbejder intensivt på at begrænse mængden af fejl, og på Kystbanen har der navnlig været en særlig indsats for at nedbringe spånefejl, da disse er årsag til såkaldte "falske besættelser", hvor en strækning fejlagtigt vises besat. Andre indsatser relevante for Kystbanen er forbedrede værktøjer til at lokalisere og reducere ATC-fejl, som giver små og store gener for trafikafviklingen, ligesom lamper i signaler langs sporene udskiftes forebyggende, når de statistisk er i slutningen af deres forventede levetid.

Procedurer for håndtering af forsinkelser

Banedanmark arbejder allerede i dag med procedurer for håndtering af forskellige typer af togforsinkelser på Kystbanen. Dette sker blandt andet ud fra et sæt af disponeringsplaner, som iværksættes, når en trafikalt uordenssituation opstår. Disponeringsplanerne er aftalt med de jernbanevirksomheder, der er aktive på strækningen. Banedanmark har allerede implementeret en

model, hvor der ved uordenssituationer sædvanligvis indføres 20 minutters drift med stop på alle stationer.

Retningsdrift på Københavns Lufthavn, Kastrup

En gennemførelse af dette projekt vil betyde, at perronsporskapaciteten fordobles (fra to til fire perronspor), ligesom en flaskehals i forbindelse med godstogskørslen vest for stationen forsvinder. Dette vil have en stor positiv effekt på trafikafviklingen på stationen og vil ud over at skabe plads til flere tog på stationen også bidrage positivt til punktligheden. Banedanmark kan dog ikke bekræfte, at gennemførelse af retningsdrift vil give en reduktion af forsinkelser på Kystbanen, der kan henføres til trafikforhold, med 10-15 pct. For omkostninger knyttet til etablering af retningsdrift på Kastrup Station henvises til Sund og Bælts ”Forundersøgelse af Ny Kastrup Lufthavn Station”. Forundersøgelsen er tilgængelig på <https://www.trm.dk/publikationer/2019/forundersogelse-af-ny-kastrup-lufthavn-station/>.

Transversaler i Nivå og Snekkersten

Banedanmark bemærker, at etablering af yderligere transversaler i Nivå og Snekkersten ikke forbedrer den generelle punktlighed, men kan medvirke til at sikre, at der under sporspærring mellem Nivå og Humlebæk kan opretholdes et togsystem mere mellem København og Nivå. Denne situation er imidlertid sjældent forekommende; eksempelvis var der i 2018 kun ét tilfælde, hvor transversalerne kunne have gjort gavn. Banedanmark kan således ikke bekræfte, at anlæg af transversaler vil give en reduktion af forsinkelser på Kystbanen, der kan henføres til trafikforhold, med 10-15 pct.

Banedanmark har på et meget overordnet niveau foretaget et estimat af omkostningerne ved at etablere transversaler de ønskede steder. Estimaterne andrager 227 mio. kr. Imidlertid har Banedanmark ikke haft mulighed for at forholde sig til, om transversalerne rent fysisk kan ligge på de ønskede placeringer, eller om der eventuelt kunne være andre placeringer, som er mere hensigtsmæssige eller billigere at gennemføre.

Såfremt det ønskes at etablere flere transversaler på Kystbanen til brug ved uregelmæssigheder eller planlagte arbejder, anbefaler Banedanmark, at der gennemføres en analyse af, hvor på strækningen etableringen af transversaler vil give den største effekt. Herefter kan der gennemføres en egentlig foranalyse, som bl.a. indeholder et prisestimat for de anbefalede transversaler.