



## Notat

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

### Bidrag til svar på TRU-spørgsmål 57

Transport- og Boligministeriet har i en mail af 13. september 2019 anmodet DSB om et bidrag til besvarelse af TRU-spørgsmål 57.

### TRU-spørgsmål 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.

### DSB's bemærkninger

DSB's bemærkninger til de anbefalinger, hvor vi er nævnt i COWI's Kystbane rapport fremgår nedenfor.

### Generelle kommentarer

Der er mange faktorer, der spiller ind i det samlede billede når det drejer sig om indsatsen i forhold til at opretholde og forbedre punktligheden på en hvilken som helst strækning. DSB arbejder løbende med mange forskellige indsatsen og virkemidler, og vi synes, der er mange vigtige elementer og input i COWI's rapport. Som det fremgår nedenfor, er det tiltag vi på forskellig vis allerede arbejder med. Grundet kompleksiteten i samspillet mellem de forskellige tiltag, der bliver arbejdet med på Kystbanen såvel som i fjern- og regionaltrafikken generelt, er det svært at sige noget præcist om omkostningerne eller den isolerede effekt af de enkelte tiltag. Nedenfor er redegjort for vores vurdering og aktuelle arbejde med de anbefalinger, som COWI har opstillet, der vedrører DSB.

### Anbefalinger i rapporten til forbedring af regulariteten på kort sigt

#### Anbefaling 1:

DSB skal fortsætte målrettet og forebyggende vedligeholdelse af materiel. Dette tiltag vil reducere de 20-25 % af årsagerne til forsinkelserne, der tilskrives fejl på materiel.

#### DSB's Bemærkninger

DSB er enig i anbefalingen. Som det fremgår af rapporten, har vi siden 2016 gennemført en reorganisering af vores værksteder og arbejds gange. Vi vil fortsætte vores arbejde med at gennemføre mere og bedre planlagt vedligehold. Vi har f.eks. i 2019 implementeret et initiativ vedr. at Øresundstog, der skal på

## Koncern- sekretariatet

30. september 2019

DSB  
Telegade 2 B 2,1  
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24689048  
majuha@dsb.dk  
www.dsb.dk

værksted, i videst muligt omfang kun kører i Danmark, så de kan komme på værksted på rette tidspunkt og som planlagt.

Det bemærkes, at ansvaret for vedligeholdelsen af de 77 svenskejede Øresundstog fra den 13. december 2020 vil blive varetaget af SJ og Mantena i selskabet SJ Öresundståg AB og planlægges udført på værkstedet i Hässleholm. Det forventes, at de 34 danske Øresundstog fortsat vil blive vedligeholdt på DSB's værksted på Helgoland frem til 2023.

### **Anbefaling 3**

DSB skal medvirke til at reducere antallet af sikringsfejl ved minimering af brugen af magnetskinnebremsen. Dette tiltag vil reducere de 10 % af forsinkelser, der skyldes fejl på sporerne.

### **DSB's Bemærkninger**

Der pågår aktuelt et samarbejde mellem DSB og Banedanmark om at mindske brugen af den såkaldte magnetskinnebremse. Det bliver desuden fortsat indskærpet, at lokomotivførerne i fjern- og regionaltrafikken skal bestræbe sig på at undgå at bruge magnetskinnebremsen i så stor udstrækning, som det er muligt.

### **Anbefaling 5**

DSB skal sikre gode vendetider uden konflikter mellem ind- og udkørende tog i ny køreplan. Aktiviteten vil reducere de 10-15 % af forsinkelserne, der skyldes trafikforhold.

### **DSB's Bemærkninger**

DSB er enig i anbefalingen. Det fremgår af COWI's rapport, at der i Helsingør kan opstå problemer med driftsafviklingen ved forsinkelser, da tog fra København kun ankommer kort tid (1 minut) før toget afgår mod København. Forsinkelser på ankommende tog kan således påvirke afgående tog, da togvejene nogle steder krydser hinanden. Der fremgår endvidere af rapporten, at der i køreplanen for 2018 er taget hånd om problematikken, da tidsrummet mellem ankomst og afgang i Helsingør er øget til to minutter.

Fra december 2019 vil DSB foretage yderligere en justering af køreplanen, så tog fra Helsingør afgår før tog skal ankomme til Helsingør. Dermed undgås det, at forsinkelser på ankommende tog påvirker afgående tog. Det bemærkes, at initiativet gennemføres som en del af vores driftsplanlægning, der er derfor ikke muligt at opstille et estimat for omkostningerne, som er forbundet hermed.

### **Anbefaling 6**

DSB skal opstille rangerplan for Østerport og Københavns Hovedbanegård. Aktiviteten vil reducere de ca. 10 % af forsinkelserne, der skyldes trafikstyring.

**DSB's bemærkninger**

DSB er enig i anbefalingen. DSB og Banedanmark arbejder aktuelt med opstilling af rangerplaner på Københavns Hovedbanegård. Når arbejdet med Københavns Hovedbanegård er afsluttet, forventer vi at kunne påbegynde opstilling af rangerplaner på Østerport.

Anbefalinger i rapporten til forbedring af regulariteten på længere sigt:

**Anbefaling 1**

DSB skal gennemføre en ny køreplan. Den nye køreplan baseret på kvarters-drift virker mere robust end den nuværende. Aktiviteten vil reducere de 10-15 % af forsinkelserne, der skyldes trafikforhold og de ca. 10 %, der skyldes trafikstyring.

**DSB's bemærkninger**

Det er politisk besluttet at strækningen København (Østerport)-Malmø overdrages til Skånetrafiken. Dermed vil togene fra Kystbanen køres ud i Sjællandstrafikken, og tog fra Sverige vender på Østerport. Forudsætningen for denne plan har været kvartersdrift både på svensk og dansk side. Kvartersdriften har dog efterfølgende vist sig muligvis først at blive implementeret i Sverige til K25.

DSB forventer at implementere kvartersdrift senest til K23 og sandsynligvis tidligere, da dette er en forudsætning for at kunne binde Kystbanen sammen med den øvrige regionaltrafik på Sjælland, som kører i kvarterstakt. Kvartersdrift vil øge serviceniveauet på de store stationer, mens de to mindste stationer får halvtimesdrift i stedet for tre tog i timen. Strukturen i kvartersdrift øger robustheden, idet der er mindre risiko for at forsinkelser på ét tog påvirker andre tog.



#### **Anbefaling 4**

DSB skal anskaffe materiel med større kapacitet til ind- og udstigning. Aktiviteten vil reducere de 10 % af forsinkelserne, der skyldes passagerforhold.

#### **DSB's bemærkninger**

I takt med indsættelse af nye el-lokomotiver og overdragelse af Øresundstrafikken til Skånetrafikken er det planen at DSB's dobbeltdækkervogne med nye el-lokomotiver suppleret af ca. 10 Øresundstogsæt skal betjene Kystbanen. Dette forventes alt andet lige at forbedre ind- og udstigningsforholdene og de afledte forsinkelser heraf som følge af reduceret behov for tid til ind- og udstigning samt afgangsproceduren.