

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 7. december 2016  
J. nr. 2016-6067

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 1. december 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lea Wermelin (S).

**Spørgsmål nr. 172:**

Hvad er ministerens holdning til, at toget fra Bornholm til København med den nye DSB-køreplan for 2017 ikke længere vil standse på stationen ved Københavns Lufthavn, så rejsetiden forlænges fra ca. 2 timer og 35 minutter og helt op til ca. 3 timer og 35 minutter, og vil ministeren tage initiativ til at ændre det, så rejsende til og fra Bornholm med toget ikke får dårligere transportforhold?

**Svar:**

Jeg er bekendt med, at DSB i køreplanen for 2017 for IC Bornholm ikke har planlagt med standsninger ved Københavns Lufthavn St., hvilket jeg absolut forstår, at der er utilfredshed med på Bornholm.

Mit ministerium er ikke orienteret om dette før sidst i november 2016, ligesom jeg forstår, at heller ikke Kontaktrådet for Trafikbetjening af Bornholm har været hørt i sagen. Der er derfor efter min opfattelse tale om en aldeles uheldig og kritisabel mangel på både inddragelse og oplysning af såvel ministeriet som Kontaktrådet i forbindelse med DSB's forslag til køreplan for IC Bornholm for 2017.

Jeg har bedt DSB og Banedanmark redegøre for baggrunden for denne beslutning i deres egenskab af operatør og infrastrukturforvalter.

I forhold til kapaciteten på strækningen har Banedanmark 6. december 2016 oplyst følgende:

*"Banedanmark kan oplyse, at man sammen med alle relevante jernbanevirksomheder valgte at tage højde for ID-kontrollen i kanaltildelingsprocessen. I processen gennemgik parterne en række scenarier for ID-kontrollen og IC Bornholm, og alle konflikter blev løst med samordning, jf. BEK 1245 af 10/11/2015.*



*I forhold til K16 er det lykkedes at skaffe en smule bedre kapacitet på Kastrup station ved at lade Nivå-togene vende på sporene ved Klargøringscenteret øst for stationen i stedet for at vende i spor 2 på stationen.*

*Køreplanen K17 er som nævnt udarbejdet med mulighed for at udføre ID-kontrol i Kastrup. På grund af den reducerede kapacitet på grund af ID-kontrollen, er det ikke muligt at lave en køreplan, hvor hele den hidtidige trafik fastholdes. Med den bedste samlede køreplan for Kyst- og Øresundstog samt intercitytog og lyntog var det ikke samtidigt muligt at IC Bornholm togene kunne få standsning i Kastrup på vej fra Ystad til København H. Der var heller ikke mulighed for at senerelægge disse tog, uden meget store rejsetidsforlængelser. Årsagen til, at der ikke er plads ved perronen i Kastrup er, at Nivå-togene benytter spor 2 på dette tidspunkt, samtidig med at spor 1 benyttes til ID-kontrol.*

*Der er mulighed for, at enkelte af togene fra Bornholm kan komme til perron i Kastrup, men det kræver en senerelægning af togene på ca. 10 min. Banedanmark undersøger for øjeblikket om, der er plads til dette i Sverige, samt om der er sporplads på Københavns Hovedbanegård. Såfremt de ovennævnte tog senerelægges, er der anden trafik, der skal korrigeres.*

*DSB har netop afleveret et forslag om at lade IC Bornholm togene standse på Tårnby station i stedet for Kastrup. Banedanmark er i færd med at gennemgå konsekvenserne af dette.”*

Med hensyn til selve køreplanen og en alternativ løsning har DSB 6. december 2016 oplyst følgende:

*”ID-kontrollen i Københavns Lufthavn betyder, at togene på Kastrupbanen i K16 har et ændret kørselsmønster i forhold til K15. Nivå-togene som kommer fra København H må holde ude foran Københavns Lufthavn i ca. 5 minutter for at afvente plads ved perron i Københavns Lufthavn. Dette ophold lægger begrænsninger på skinnekapaciteten på Kastrupbanen. Når Nivå-toget er ankommet til perron i lufthavnen, har toget kort tid til at skifte køreretning, for at returnere til København H og Nivå. Denne korte vending øger sårbarheden, da det er vanskeligt at opsuge forsinkelser og kunne køre rettidigt retur.*

*Den manglende robusthed i køreplanen var en af årsagerne til, at IC-Bornholm blev afløst i januar 2016 efter ID-kontrollen blev indført i lufthavnen. I stedet indsatte DSB busser på strækningen mellem København - Ystad. I marts 2016 blev IC-Bornholm genindsat.*

*DSB kører i den nuværende K16-køreplan InterCity-tog (IC-Bornholm) mellem København H og Ystad via Københavns Lufthavn. I Ystad har togene forbindelse til hurtigfærger til/fra Bornholm. Togene kører 2-3 gange dagligt*



*i lavsæson og op til 5 afgangene i begge retninger omkring helligdage og i højsæson. Toget standser i begge retninger i Københavns Lufthavn.*

*I 2017-køreplanen (K17, gældende fra 11. december 2016) kan IC-Bornholm ikke længere standse i Københavns Lufthavn. I K17 introduceres en justeret køreplan på Kastrup- og Øresundsbanen. I K17 er tiderne på Kystbanen fra Helsingør til Københavns Lufthavn / Malmø ændret med 4 minutter. Det giver mulighed for, at Nivå-togene ikke skal holde ude foran Københavns Lufthavn, men kan køre direkte til perron. Efter et kort ophold vil Nivå-toget køre væk på et vendespor, mens et Øresundstog fra Malmø til København kan benytte perronen. Fra vendesporet kører Nivå-toget ned på perronen efter Øresundstogget er kørt for derefter at køre retur mod København og Nivå. Med det nye mønster på Kastrupbanen er det ikke muligt for IC-Bornholm at standse i Københavns Lufthavn.*

*Den nye K17-køreplan opfylder et ønske fra Banedanmark om at skabe øget kapacitet på Kastrupbanen. Det skyldes, at Nivå-togene ikke holder ude foran lufthavnen og lægger beslag på sporet mod Sverige.*

*DSB og Banedanmark har ligeledes prioriteret ønsket om at styrke rettidigheden på Kastrupbanen, København H og Kystbanen. Ved at fjerne de korte retningskift på 7 minutter med Nivå-togene ved perron i Københavns Lufthavn, forventer DSB at punktligheden styrkes.*

*For IC-Bornholm betyder det, at der ikke er tilstrækkelig perron-kapacitet i Københavns Lufthavn til at standse i K17. I stedet vil IC-Bornholm i retning mod København køre via godssporene nord om stationen, hvor der ikke er perroner til passagerudveksling.*

*I K17 var der lagt op til, at passagerer fra Ystad til Lufthavnen skulle skifte tog på Hovedbanegården. Endvidere var der ikke lagt op til, at IC-Bornholm standser i lufthavnen i østgående retning, hvilket betyder at passagerne også her skal via København H.*

*På baggrund af en fornyet granskning har DSB ansøgt Banedanmark om tilladelse til, at IC-Bornholm som hovedregel kan standse på Tårnby station i vestgående retning. Banedanmark er i gang med at behandle ansøgningen. Muligvis kan enkelte tog standse i lufthavnen i vestgående retning. Det er under afklaring med Banedanmark. Det forventes, at togene i vestgående retning vil standse i Tårnby i minuttal 12. I Tårnby vil der være en ventetid på 13 minutter, da Nivå-toget mod Københavns Lufthavn afgår fra Tårnby mod Lufthavnen i minuttal 25.*

*Tårnby station har en såkaldt ø-perron. Det betyder, at perronen er placeret mellem de to spor. Dette letter skift fra IC-Bornholm til Nivå-tog mod lufthavnen kontra skift på København H. På København H vil passagerne*



sandsynligvis skulle skifte perron, hvilket er en ulempe for handicappede eller rejsende med eksempelvis meget bagage. I Tårnby skal kunderne blot gå over på den anden side af perronen.

I K16 er rejsetiden fra Ystad til Københavns Lufthavn 56 minutter. Hvilket betyder at den samlede rejsetid fra færgeafgang i Rønne til ankomst i Københavns Lufthavn er 2 timer og 35 minutter i den nuværende køreplan. Der er en enkelt afgang med 4 minutters længere rejsetid.

Oprindeligt var der lagt op til, at rejsetiden mellem Ystad og Københavns Lufthavn i K17 ville være 1 time og 39 minutter med et skift på København H. Dermed ville den samlede rejsetid fra færgeafgang i Rønne til ankomst i lufthavnen være 3 timer og 18 minutter.

Med togsift i Tårnby i K17 forventer DSB, at rejsetiden mellem Ystad og Københavns Lufthavn bliver 1 time og 19 minutter. Hvilket betyder, at den samlede rejsetid fra færgeafgang til ankomst i lufthavnen forventes at blive 2 timer og 58 minutter.

I østgående retning har DSB ansøgt Banedanmark om, at IC-Bornholm kan standse i lufthavnen. Det er DSB's vurdering, at dagens første tog fra København H mod Ystad skal afgå ca. 4 minutter tidligere fra København H, for at der er tilstrækkelig plads i Københavns Lufthavn til en standsning. Hvis dette tog, og evt. andre, skal afgå tidligere fra København H mod Ystad, vil disse tog formentlig få ca. 4 minutters længere rejsetid til Ystad og Bornholm end i dag (K16).

DSB vil hurtigst muligt tage kontakt til Bornholms Passagerforening og andre bornholmske interessenter for at drøfte og søge opbakning til den skitserede løsning.

I forhold til implementering af en justeret K17-køreplan for IC-Bornholm, vil DSB sammen med Banedanmark sikre, i lyset af de kapacitetsudfordringer som ID-kontrollen har medført, at de bornholmske rejsende får en bedre betjening til og fra Københavns Lufthavn.”

Som det fremgår af Banedanmarks og DSB's svar, er det i sidste ende et spørgsmål om kapacitet og prioritering af forskellige dele af togtrafikken, om IC Bornholm-tog eller andre tog kan standse ved lufthavnen. For god ordens skyld skal det nævnes, at situationen med svensk id- og grænsekontrol er politisk og praktisk ekstraordinær og fra starten har lagt betydeligt pres på både drift og infrastruktur. Jeg kan i relation hertil minde om, at IC Bornholm helt frem til 15. marts 2016 blev kørt som togbusser – netop som følge af belastningen af infrastrukturen, som erfaringen siden da altså har vist, var for stor.



Det er isoleret set en reel begrundelse, som jeg har taget til efterretning, men som burde have været oplyst langt tidligere i forløbet, hvilket jeg har indskærpet over for DSB.

Side 5/5

Samtidig har jeg bedt DSB om straks at tage kontakt til Kontaktrådet og andre relevante interessenter med henblik på inden det kommende køreplansskifte at finde en løsning, der er acceptabel for passagererne. Som det fremgår af DSB's og Banedanmarks svar, er parterne lige nu i dialog om muligheden for at lade IC Bornholm-tog standse ved Tårnby St. Den mulighed skal naturligvis drøftes med de bornholmske interessenter, så der kan blive rettet op på denne yderst uheldige situation.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen