

Punktligheden på Kystbanen, tiltag i årene 2016 – 2023

Steven Harrod

Gabriel Battaglia

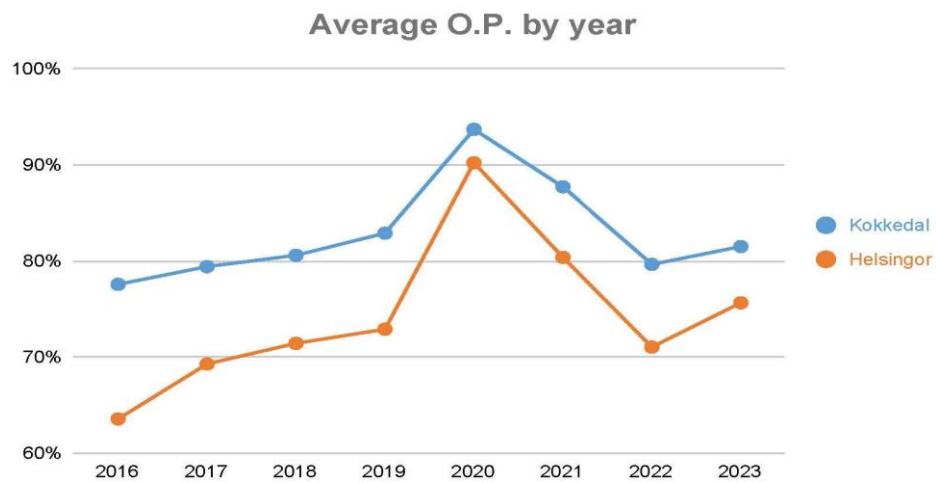
Danmarks Tekniske Universitet

Kystbanen er betegnelse for jernbanen mellem København og Helsingør, som blev indviet gennem til Helsingør i 1917. Op til Øresundsbroens åbning, tog Kystbanen imod en stor del af godstrafik til og fra Sverige. I dag er Kystbanen næsten udelukkende til passagertrafik, som i stor stil består af pendlertrafik mellem Hovedstaden og Nordsjælland.

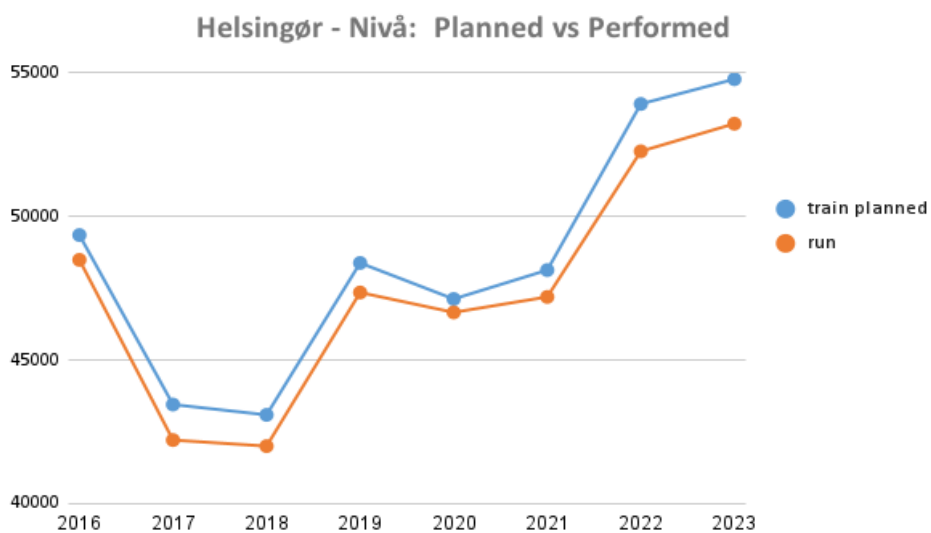
Trods at Kystbanen er en moderne bane med elektrificering, moderne tog med toiletter og mulighed for første klasse, og hyppigt drift med tre-fire tog om timen, er banen udsædelt for dårlig service og punktlighed. Der findes en Facebook gruppe, ”Kystbanenlive”, med over fem tusind medlemmer hvor der spiller gentagne gange klager over aflysninger, forsinkelser og dårlig service. Disse klager er ikke ubegrundet. I trafikksaftalen mellem staten og DSB, skulle DSB nå en operatørrettighed snit omkring 94% i 2015 – 2024, men det aldrig blev til mål. I flere år var operatørpunktligheden ned til 70% (Figur 1).

En af de værktøjer som DSB tog i brug til at forbedre Kystbanen var køreplanen. I alt har der været anvendt fem køreplaner i 2018 – 2023. Disse køreplaner repræsenterer de hoved ændringer til trafikken på Kystbanen, undtaget COVID pandemien. Banen fik en omfattende sporfornyelse over 2016 – 2018, men efterhånden var der ikke nogen bemærkelige tekniske ændringer på banen.

Denne undersøgelse tegner en statistisk analyse af Kystbanens punktlighed og rettidighed efter valgt køreplan, planlagt trafik, og passagertal. I årene 2016 – 2023 leverede DSB et relativt stabilt trafikudbud (Figur 2), og i forbindelse med fast infrastruktur og teknologi, er køreplanerne de meste væsentlige faktorer i banens præstation. Analysen regner ud køreplanernes væsentlige karakteristikker ifølge Vromans et al (2006), og gør køreplanernes effekt tydelige ved lineær regression over køreplanens faktorer, passagertal og sæson.



Figur 1: Operatørpunktligbed i analyseperioden på nøglestationerne Kokkedal og Helsingør



Figur 2: Planlagt og realiseret togekørsler Helsingør-Nivå

Referencer

Vromans, M. J. C. M., Dekker, R., & Kroon, L. G. (2006). Reliability and heterogeneity of railway services. *European Journal of Operational Research*, 172(2), 647–665.
<https://doi.org/10.1016/j.ejor.2004.10.010>