

Kystbanen skal udvikles ikke afvikles

Af Martin Geertsen og Anne Ehrenreich, Medlemmer af Regionsrådet for Hovedstaden for Venstre

Vi har sat Kystbanen på dagsordenen for det kommende møde i Region Hovedstadens Trafikudvalg, da overdragelsen af Øresundstrafikken til Skånetrafikken vil medføre forringelser af togdriften på Kystbanen. Ifølge oplysninger vi har fået af Region Hovedstaden vil overdragelsen af Øresundstrafikken til Skånetrafikken allerede i 2020 medføre, at de nuværende 9 tog i timen på Kystbanen reduceres til 8 tog i timen. Baggrunden er, at der indføres kvartersdrift for Øresundstrafikken – men ikke for Kystbanen, og at der derved bliver mindre plads i tunnelen mellem Østerport og Hovedbanen.

DSB forventer, at såfremt elektrificeringen på Sjælland gennemføres efter planen, så vil der fortsat kunne køre det samme antal tog fra Helsingør til København fra 2022. Alligevel arbejder Transportministeriet nu med en analyse af betjeningsmodeller for Kystbanen, herunder en model hvor driften isoleres til strækningen Helsingør-Østerport. Det vil være en kraftig forringelse af togbetjeningen på Kystbanen, da det vil medføre, at ca. 75% af passagererne må skifte tog på Østerport for at komme videre til Nørreport og Lufthavnen.

Målsætningen med drøftelserne i Trafikudvalget vil være et signal fra Region Hovedstaden om, at sådanne løsninger på Kystbanen er helt uacceptable. Kystbanen må forvente udvikling og forbedring samtidig med at den øvrige kollektive transport i Hovedstadsområdet styrkes og udbygges med bl.a. Metrocityringen og Letbanen.

Lidt polemisk må vi spørge Transportministeren, om han har solgt Kystbanen til svenskerne? Det håber vi ikke.