



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 18. november 2004
J.nr. : 623-19

Udbud af togtrafikken på Kystbanen

I Trafikaftalen af 5. november 2003 fremgår det bl.a. at der i perioden 2005-2014 skal udbydes mindst en tredjedel af DSB's nuværende togkilometerproduktion ekskl. fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken. Der er nu opnået enighed mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om at der skal gennemføres udbud af trafikken på Kystbanen inkl. trafikken over Øresund til Sverige sammen med trafikken i Skåne. Beslutningen offentliggøres i dag.

De overordnede erfaringer fra det første udbud i Midt- og Vestjylland har efter min mening klart vist, at udbudsinstrumentet er et effektivt middel til at sikre en fortsat effektiv udnyttelse af de godt 4 mia. kr., der hvert år bruges på togtrafik. Der skal selvfølgelig tages ved lære af både de positive og mindre positive erfaringer fra det første udbud, og disse erfaringer skal anvendes ved de næste udbud. Blandt andet derfor har Trafikstyrelsen udarbejdet vedlagte opsamling af erfaringerne fra udbudet i Midt- og Vestjylland. Jeg skal understrege, at erfaringsopsamlingen ikke er udtryk for at der er taget stilling til betydningen af de enkelte erfaringer, der er registreret.

./. Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger har endvidere i den ligeledes vedlagte udbudsanalyse vurderet fordelene og ulemperne ved at udbyde hver enkelt af de strækninger, der efter den forhandlede kontrakt med DSB for perioden 2005-2014 er omfattet af muligheden for udbud.

./.

Trafikstyrelsens analyse giver endvidere et grundigt billede af fordelene ved at vælge at udbyde Kystbanen frem for andre strækninger. Væsentligst vil jeg dog fremhæve, at et udbud af Kystbanen trafikalt set vil være forholdsvis velafgrænset uden væsentlige snitflader til en anden operatør. Det gør trafikken lettere at udbyde sammenlignet med f.eks. Sydbanen, hvor den udbudte trafik ville skulle køre parallelt med DSB's forhandlede trafik mellem København og Ringsted.

Desuden er det en fordel, at der er gode muligheder for at skaffe en eventuel ny operatør adgang til klargørings- og vedligeholdelsesfaciliteter. Endelig skal det bemærkes, at der på svensk side i 2008 skal ske udbud af togtrafikken i Skåne, hvoraf størstedelen fortsætter over Øresund og hænger sammen med trafikken på Kastrupbanen og Kystbanen. Et koordineret dansk/svensk udbud vil være

attraktivt for flere bydere, fordi det får en betydelig størrelse. Samtidig vil et koordineret dansk/svensk udbud give mulighed for en forenkling af trafikken på Kystbanen og over Øresund, der kan medvirke til at øge regulariteten på Kystbanen. Samtidig understøttes den fortsatte integration af Øresundsregionen.

Det må i den forbindelse bemærkes, at udbudet i Skåne oprindeligt var planlagt med virkning fra juni 2007, hvilket ville give et betydeligt tidspres for det ganske omfattende arbejde med et fælles dansk-svensk udbud. Det var derfor aftalepartiernes vurdering, at en dansk deltagelse i et koordineret udbud på tværs af Øresund ville fordre, at tidsplanen blev udskudt.

Der har fra svensk side været udtrykt stor interesse for, at Øresundstrafikken blev udbudt i et dansk-svensk samarbejde, og på den baggrund har Skånetrafikken været villig til at udskyde det planlagte svenske udbud med et år, således der vil være driftsstart i juni 2008. Dermed er der opnået tilstrækkelig tid til at gennemføre et fælles dansk-svensk udbud af Øresundstrafikken, som vil blive varetaget af Trafikstyrelsen sammen med Skånetrafikken.

Jeg vil senere i dag udsende vedlagte pressemeddelelse, ligesom Trafikstyrelsen sammen med Skånetrafikken også udsender en pressemeddelelse. Denne vedlægger jeg også til orientering.

./.

./.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen