



Manglende IR4 tog pga udleje til Kystbanen

Alm. redegørelse Udvalget har anmodet om et samråd med udgangspunkt i pressens omtale af problemer for togtrafikken på Sjælland, som følge af udleje af DSB tog til Kystbanen.

Lad mig indlede med at give en kort redegørelse for sagens baggrund og omfanget af de konsekvenser, der er tale om.

Forud for udbuddet af togtrafikken på Kystbanen og den danske del af Øresundsforbindelsen i 2006 blev det bestemt, at DSB skal udleje de tog, som DSB ellers fremover ville have benyttet i den trafik, som udbuddet skulle omfatte.



Det skete i henhold til DSBs forhandlede kontrakt, hvori det hedder:

”DSB er forpligtet til at stille togmateriel til rådighed for den trafik der udbydes. Materiellet opgøres som de togsæt, lokomotiver og vogne, der er nødvendige for at udføre den af DSB på opsigelsestidspunktet planlagte køreplan for den opsagte trafik.”

Bestemmelsen har baggrund i lov om jernbane, der forpligter DSB til at stille rullende materiel til rådighed for trafik, der bringes i udbud.

DSB's nuværende materiel er således anskaffet med henblik på at dække betjeningen af hele DSB's net og det er derfor naturligt, at materiellet søges



fastholdt på strækningerne, selv om trafikken ændrer status fra forhandlet til udbudt.

Udlejen drejer sig om i alt 43 togsæt. De 23 togsæt er af Øresundstypen, der kun anvendes i trafik, som passerer Øresund. De 20 resterende togsæt er af typen IR4, der anvendes såvel på Kystbanen, som i den øvrige trafik på Sjælland samt i fjerntrafikken over Storebælt.

DSB beholder således 24 af de i alt 44 IR4-togsæt samt et enkelt af de i alt 24 danske Øresundstogsæt til anvendelse i trafikken til og fra Ystad.

Antallet af udlånte togsæt svarer ikke til det antal, som anvendes netop nu, men det som der i sommeren 2006



skønnedes at være behov for at bruge i 2009.

Forskellen opstår ved, at det i 2006 var forudsat at alle lokomotivtrukne tog ville være udskiftet i 2009, som følge af leveringen af IC4 togene. I den situation ville vi ikke have haft nogen diskussion om nye eller gamle tog, fordi alle tog både på Kystbanen og i den forhandlede trafik på Sjælland ville være blevet fremført med nyere togsæt.

Men leveringen af IC4 er som bekendt ikke sket til tiden, og det er først og fremmest herved at problemet opstår.

Mod den oprindelige forventning fremføres nogle af de særlige myldretidstog på Kystbanen mellem



København og Helsingør stadig af lokomotivtrukne vogne. Hvis trafikken ikke var udbudt ville DSB givetvis have fortsat med denne kørsel i 2009, indtil der er modtaget tilstrækkeligt mange nye tog. Når vognene i myldretidstogene på Kystbanen skal erstattes af togsæt i begyndelsen af januar 2009, så kan det godt lade sig gøre, men kun ved at overflytte de pågældende togsæt fra andre strækninger.

Antallet af vogne og nyere togsæt er samlet set det samme som i dag, men fordelingen på strækningerne vil være lidt anderledes. Det skal så tilføjes, at udbuddet i sig selv medfører en lille forøgelse af materielbehovet, som følge af at trafikken deles op i to adskilte dele.



Det forøger det samlede materiel behov med 2 togsæt, hvilket man godt kunne have håndteret, såfremt leverancerne af IC4 havde været på plads.

Der er formentlig ikke tale om, at der er ret mange flere passagerer som vil mærke anvendelsen af de ældre vogne – men det er naturligvis nogle andre passagerer end i dag, og der sikres fortsat siddepladser til alle.

I praksis vil anvendelse af IR4 tog blive erstattet med de blå vogne i en del af togene i det lokale togsystem mellem Østerport og Ringsted, som hver time primært betjener mellemstationerne Hedehusene, Trekroner, Viby og Borup. De fleste af de passagerer, som kører på



denne strækning, har flere andre tog med nyere materiel at vælge mellem. Lokalpassagerne mærker det øgede antal blå vogne, indtil de bestilte 45 nye dobbeltdækkervogne er leveret med udgangen af 2009.

Derudover udskiftes IC3 togsæt med dobbeltdækkervogne i en enkelt afgang om morgenen på Nordvestbanen fra Kalundborg afgang 6.55 til København, og i modsat retning om eftermiddagen med afgang 16.53 fra København til Kalundborg. Dobbeldækkervognene har en så god kvalitet, at man ikke kan anse det for en forringelse.

Man kan så spørge sig, hvorfor vi ikke bare kunne ændre i planerne?



Det kan vi ikke, fordi vi har lovet, at den nye operatør DSBBFirst ville have rådighed over 23 Øresundstogsæt og 20 IR4 togsæt. Det er i forudsætningerne for udbuddet af Kystbanen fastlagt at alle tog skulle fremføres med nye togsæt. Det kan vi ikke lave om på uden at komme i strid med udbudsreglerne. Det er vurderingen fra Kammeradvokaten.

Der er ikke nogen grund til at reflektere over, om man i 2006 burde have taget forbehold for leveringsplanerne for de nye togsæt, for det har man jo ikke gjort. Desuden ville forbehold af denne karakter være blevet prissat af tilbudsgiverne. Det havde påvirket kontraktprisen på Kystbanen og Øresund, fordi en ensartet materielpark



alt andet lige medfører lavere produktionsomkostninger.

Og lad mig så gå over til besvarelsen af de konkrete spørgsmål.

Spørgsmål D

Spørgsmål D lyder:

”Ministeren bedes redegøre for, hvordan han vil sikre, at togdriften på Sjælland ikke forringes yderligere som konsekvens af, at DSB nu vil flytte moderne tog fra resten af Sjælland til Kystbanen.”

Som jeg er allerede har været inde på, så bliver der ikke tale om nogen forringelse af selve togdriften.



Der vil ikke komme til at køre flere lokomotivtrukne tog end i dag, men der vil ske en omrokering af disse tog.

Trafikstyrelsen søger at mindske problemets omfang ved at sørge for en tilbageleje af togsæt fra Kystbanen til den øvrige DSB trafik, så vi så vidt muligt undgår, at der holder nye togsæt ledige på Kystbanen på tidspunkter, hvor der brug for dem i den øvrige trafik. Denne tilbageleje løser en del af manglen på nyere togsæt i den forhandlede trafik, men altså ikke fuldt ud.

Derudover har vi også besluttet at anskaffe 10 ekstra togsæt til Øresundstrafikken. Det primære formål



er, at disse togsæt skal imødekomme den ekstra trafik over selve Sundet mellem Danmark og Sverige. En overgang kan togene dog også komme til at erstatte nogle af de danske IR4 togsæt afhængig af Øresundstogenes driftsstabilitet og udviklingen i passagertallet på Øresund.

Spørgsmål E

Spørgsmål E lyder:

”Vil ministeren arbejde for, at pendlere på strækningerne mellem Ringsted og Østerbro samt på Nordvestbanen, som rammes af kraftige forringelser som følge af DSBs udlån af 20 IC3-togsæt til DSBFirst, kompenseres økonomisk, indtil nyt togmateriel er tilvejebragt?”

Her må jeg først gøre opmærksom på at DSB ikke udlåner 20 IC3 tog til den



udbudte trafik, men 20 IR4 tog, hvoraf en stor del allerede i dag anvendes i den udbudte trafik.

For at få den samlede kabale til at gå op rykker DSB dog rundt på nogle IC3 tog internt på Sjælland for at anvende disse i tog, hvor det er nødvendigt af hensyn til køretiden. Det vil berøre ét morgentog Kalundborg – København og ét eftermiddagstog København – Kalundborg. Passagerer i disse tog betjenes i stedet med dobbeltdækkere og får således stadig en god kvalitet.

Men i lokaltogene, der kører mellem Østerport – Ringsted, og hvor der i forvejen allerede anvendes lokomotivtrukne tog med gamle vogne,



vil antallet af gamle vogne blive øget i 2009.

De fleste passagerer på denne strækning har alternative togafgange med nyere togsæt.

Hvis der skal ske en kompensation af passagererne må det være noget DSB's ledelse beslutter. Det er ikke en politisk opgave at blande sig i et sådant driftsmæssigt spørgsmål.

En egentlig kompensationsordning for passagererne mellem Østerport og Ringsted ville være svær at administrere og målrette til de relativt få passagerer, som mærker ændringen i materielanvendelsen fra 2008 til 2009.



DSB's billetpriser er kun bestemt af afstanden og ikke af køreplanen, køretiden eller materieltypen.

Som en imødekommenhed over for de pendlere, som i særlig grad vil blive henvist til rejser med de blå vogne, planlægger DSB dog, at disse pendlere i 2009 hver vil få tildelt fire første classes gæstebilletter til valgfri anvendelse på hele DSBs net. Det vil foruden pendlere på Nordvest- og Sydbanen, der har været omfattet af en tilsvarende ordning i 2008, også omfatte pendlere, som fra 2009 i væsentlig omfang bliver betjent med blå materiel på strækningen Hedehusene til Ringsted.



Som pendlere forstås i denne sammenhæng rejsende med periodekort, som er tilmeldt Pendlerrejsetidsgarantiordningen.

Uddeling af gæstebilletter vil i 2009 blive administreret sådan, at gæstebilletterne tildeles pendlere, der i 2009 er tilmeldt ordningen på de relevante strækninger mindst 3 måneder i perioden januar til og med maj måned.

Spørgsmål F

Spørgsmål F:

”Vil ministeren tage stilling til rimeligheden i, at DSB tilsyneladende udsulter de statsstøttede strækninger for at udlåne togmateriel til et privat datterselskab og dermed indirekte



skubber en del af regningen over på staten?”

Det er forkert at skelne mellem de sjællandske strækninger som statsstøttede, og Kystbanen som ikke-statsstøttet. I begge tilfælde er der tale om trafik, som staten indkøber og betaler for. Det er kun indkøbsmåden for trafikken, der adskiller sig fra hinanden.

Det er heller ikke DSB, som har bestemt, at materiellet skulle skifte placering. Det er, som allerede nævnt, en kontraktlig forpligtelse, at DSB skal stille det antal tog til rådighed, som man havde planlagt anvendt på strækningerne. Og det er heller ikke DSB, som har fastsat det præcise antal tog, som skal udlejes til



den udbudte trafik – antallet er fastsat af Trafikstyrelsen, og oplyst til Folketingets Finansudvalg i forbindelse med behandlingen af aktstykket om udbud af Kystbanen og Øresundstrafikken i august 2006. I forhold til Trafikstyrelsens opgørelse og oplysningerne i tilknytning til aktstykket, er antallet af udlejede IR4 togsæt for at imødekomme ønsker fra DSB reduceret fra 22 til 20 – og antallet af Øresundstogsæt fra 24 til 23 - som følge af hensynet til DSB's forhandlede trafik.

DSB havde faktisk gerne beholdt flere IR4 tog i sin egen trafik. DSB kunne dog ikke dokumentere, at det også skulle være nødvendigt for ikke at stille den



forhandlede trafik ringere end den udbudte.

DSBs forpligtelse til at stille materiellet til rådighed ville i øvrigt have været nøjagtig den samme, uanset om en anden jernbanevirksomhed uden tilknytning til DSB havde vundet udbuddet af Kystbanen og Øresundstrafikken.

Spørgsmål G

Spørgsmål G:

”Vil ministeren arbejde for, at DSB opnår en klar og gennemskuelig virksomhedsstruktur?”



Her må jeg sige, at der er vanskeligt at se sammenhængen mellem DSB's virksomhedsstruktur og den i dag drøftede problemstilling.

Jeg kan naturligvis ikke være modstander af en klar og gennemskuelig virksomhedsstruktur. Der pågår i øjeblikket undersøgelser af den fremtidige jernbanestrategi og heri ventes også spørgsmålet om DSB's fremtidige struktur at blive belyst.

Spørgsmål H

Spørgsmål H:

”Vil ministeren undersøge muligheden for, at private operatører kan byde ind på benyttelse af Banedanmarks skinnenet, samtidig med, at også DSB opererer på strækningerne?”



Den mest hensigtsmæssige måde at tilrettelægge den fortsatte konkurrenceudsættelse vedr. jernbanetrafikken undersøges i forbindelse med den netop omtalte undersøgelse. Heri indgår de mulige former for konkurrence.

Når tiden er inde vil regeringen fremlægge resultatet af disse undersøgelser og sine overvejelser.

Den fremtidige konkurrenceform har dog intet at gøre med planer for disponeringen af DSB's materiel i 2009.