

Spørgsmål AG

Ministeren bedes redegøre for sine overvejelser om at lade andre operatører byde ind på driften af Kystbanen henset til det stadig faldende serviceniveau i regi af DSB

Svar

Jeg vil gerne foreslå, at jeg indleder med at svare på de to samrådsspørgsmål i forlængelse af hinanden. Dette skyldes, at de to spørgsmål giver mig lejlighed til at belyse forskellige aspekter ift.

Kystbanen og Øresundstrafikken, som bør ses samlet. Herefter ser jeg frem til at modtage spørgsmål.

Jeg formoder, at der med henvisningen til faldende serviceniveau nævnt i spørgsmålet primært tænkes på



planerne om at reducere togbetjeningen på visse ydertidspunkter.

Der kan måske også tænkes på spørgsmålet om enkeltmandsbetjening på Kystbanen. Men hvad den angår, så er det jo noget vi allerede kender fra S-tog og andre steder i landet. Og enkeltmandsbetjening fører jo ikke til færre muligheder for at tage toget.

Så lad mig koncentrere mig om tilpasningerne i togbetjeningen på strækningen Helsingør - Landegrænsen fra december 2013.

Helt konkret er der primært tale om følgende tiltag:

- På Kystbanen vil den nuværende 10-minuttersbetjening af stationerne Nivå, Kokkedal og Hellerup i



weekenden først påbegyndes ved 9-tiden om morgenen. Hermed skabes en ensartet betjening på Kystbanen og i S-togene.

- Over Øresundsbroen vil 10-minuttersbetjeningen i sommerperioden fra Københavns Lufthavn til Malmö C ændres til 20-minuttersbetjening om morgenen. Der vil blive kørt med længere tog, hvis det er nødvendigt.
- Endelig vil 10-minuttersbetjeningen om eftermiddagen fra Malmö C til Københavns Lufthavn starte kl. 15.53 i stedet for kl. 15.33.

Som eksempel kan jeg nævne, at gennemsnitsbelægningen på nuværende tidspunkt er ca. 20 passagerer på afgang fra Nivå kl. 05.57 på lørdage og



ca. 18 passagerer på den efterfølgende afgang kl. 06.01.

Tilpasningerne vurderes altså at have en meget begrænset effekt i forhold til det samlede trafikomfang og den service, som DSB Øresund leverer på denne strækning. Togtrafikomfanget på strækningen Helsingør - Landegrænsen vil stadig ligge over trafikken før udbuddet og ved starten af udbuddet i 2009.

Det er i denne sammenhæng en væsentlig pointe, at disse reduktioner af togbetjeningen ikke er DSB's eller DSB Øresunds ansvar. Reduktionerne skyldes beslutninger hos trafik køber, dvs. Transportministeriet, hvilket jeg vil redegøre nærmere for under besvarelsen af næste samrådspørgsmål.



Da operatøren – dvs. DSB Øresund – ikke har haft indflydelse på beslutningen, giver det ikke mening at søge serviceændringerne kompenseret gennem et nyt udbud, sådan som spørgeren synes at forudsætte i spørgsmålet.

Regeringen har dog ikke lagt sig fast på, hvad der i fremtiden skal ske med ansvaret for den nu udbudte trafik på Kystbanen og den danske del af Øresund.

Den nuværende trafikkontrakt løber indtil december 2015 med en option om forlængelse i to år indtil udgangen af 2017.

Jeg forventer, at regeringen i foråret vil præsentere et forslag til en ny DSB kontrakt, hvor vi også skal drøfte udbud,



og herunder også Kystbane- og
Øresundstrafikkens fremtid.