

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 23. august 2013  
J. nr. 2013 - 2318

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. juni 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra (MFU) Benedikte Kiær (KF)

**Spørgsmål nr. 641:**

Når det af Helsingør Dagblad den 26. juni 2013 fremgår, at der sammenlignet med resten af landet er tre gange flere akutaflysninger af togankomsterne på Kystbanen i 2012 (3 pct. aflysninger på Kystbanen, mens tallet lå på 0,9 pct. på landsplan, og i første halvår af 2013 er antallet af aflysninger stigende på Kystbanen), vil ministeren så oplyse, hvad ministeren har tænkt sig at gøre for at ændre dette, så pendlerne på Kystbanen som minimum oplever samme service som pendlerne i resten af landet, særligt set i forhold til ministerens beslutning om i forvejen at skære ned på Kystbanen, jf. politiken.dk den 7. juni 2013?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, idet Banedanmark er opgivet som kilde i den omtalte artikel i Helsingør Dagblad. Jeg bemærker på den baggrund følgende.

Indledningsvist bør det holdes for øje, at tallene, som er angivet i Helsingør Dagblad for aflysninger på hhv. Kystbanen og alle DSBs fjern- og regionaltog, desværre ikke egner sig til at sammenligne direkte.

Dette skyldes især, at de tal, som er angivet i Helsingør Dagblad den 26. juni under kategorien "Kystbanen", inkluderer samtlige tog kørt på strækningen København H – Helsingør i perioden. Det vil sige inklusiv eksempelvis DSBs fjern- og regionaltog, som har endestation på Østerport st. Endvidere inkluderer opgørelsen Lokalbansens tog på strækningen Snekkersten – Helsingør. Herved er aflysningsprocenterne for forskellige togselskaber (operatører) i dette tilfælde desværre blandet sammen.

Af hensyn til spørgeren har jeg bedt Banedanmark om at opgøre nogle tal for aflysningsprocenter, som er mest muligt sammenlignelige og isoleret til de enkelte operatører. Banedanmark har oplyst, at DSB Øresund i 2012 har måttet aflyse 2,83 % af alle planlagte stationsankomster (ankomster) på strækningen



København H – Helsingør st. (Kystbanen), og i perioden januar til juli 2013 er dette tal steget til 3,12 %.

Side 2/3

For DSBs fjern- og regionaltog er tallene opgjort til 0,87 % og 0,96 % for hhv. 2012 og 2013. Disse tal er iflg. Banedanmark et udtryk for de mest sammenlignelige tal, der kan opgøres.

Ud fra ovenstående kan det konstateres, at DSB aflyser færre procent af alle ankomster end DSB Øresund. Spørgsmålet er imidlertid, om det er rimeligt at sammenligne DSBs fjern- og regionaltog med en strækning som Kystbanen.

Kystbanen bærer mere præg af en S-togsstrækning end en blanding af fjern- og regionaltog, idet en del kystbanestationer generelt har tilnærmet 10-minuttersbetjening på hverdage og i weekender – nogle stationer har endda tilnærmet 5-minuttersbetjening i myldretiden. På den baggrund vil det være mere retvisende at sammenligne Kystbanen med S-togssystemet.

Ses der på S-togs andel af aflyste ankomster, var denne 2,85 % i 2012 - altså omtrent samme niveau som for Kystbanen i 2012. For perioden januar til juli 2013 er det samme tal for S-togssystemet 1,92 %. Andelen af aflyste ankomster på S-togssystemet er således lidt lavere end på Kystbanen.

Jeg vil dog give spørgeren ret i, at der i perioder har været problemer med driften af Kystbanen, og herunder med for mange aflyste tog. Dette gælder bl.a. for juli måned i år. Jeg er derfor enig i, at der må iværksættes tiltag for at forbedre trafikken på Kystbanen, jf. nærmere nedenfor.

Sommerens sporarbejder på Kystbanen er nu overstået, hvilket i sig selv forventes at hjælpe på driften af Kystbanen.

Herudover kan jeg oplyse, at DSB Øresund på et møde i Transportministeriet d. 14. august 2013 har tilkendegivet, at niveauet af den trafikale kvalitet nu bliver højnet ved for det første, at DSB Vedligehold indkøber ekstra personale fra Bombardier Transportation for dermed at sikre, at der fremover vil være tilstrækkeligt personale til rådighed til at vedligeholde togene, således at DSB Øresund kan realisere den planlagte køreplan med de planlagte togstørrelser.

For det andet vil DSB Øresund sikre en større personalekapacitet af togførere, således at virksomheden fremover ikke vil være så følsom over for akutte sygemeldinger, hvilket har været en årsag til aflyste togafgange hen over sommeren. Fra 15. december 2013 indføres enkeltmandsbetjening, det vil sige togdrift uden togførere, på Kystbanen.

Endeligt kan jeg oplyse, at Transportministeriet og DSB Øresund har aftalt en afslagsordning fra og med den 1. august 2013 vedrørende for mange Øresundstogsæt på værksted på hverdage.



DSB Øresund vil med denne afslagsordning få et stærkere incitament til i samarbejde med DSB Vedligehold at sikre, at togsættene ikke holder på værksted på de tidspunkter, hvor der er brug for dem i togtrafikken.

Side 3/3

Det er min forventning, at disse tiltag vil indebære en forbedring af trafikken på Kystbanen til gavn for passagererne.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr