



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 15. oktober 2013
J. nr. 2013-3400

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. september 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Benedikte Kiær (KF).

Spørgsmål nr. 823:

Kan der ifølge kontrakten med DSB Øresund opstå situationer, hvor det rent økonomisk bedre kan betale sig for DSB Øresund at aflyse tog på Kystbanen fremfor, at de kører med forsinkelser (f.eks. set i forhold til bod grundet manglende rettidighed)?

Svar:

Jeg formoder, at spørgeren spørger til de forsinkelser og aflysninger, der skyldes operatøren og som DSB Øresund dermed kan påvirke.

Aflysninger og forsinkelser, der skyldes DSB Øresund, er hovedsageligt begrundet i manglende personale eller for mange togsæt på værksted.

Om de to situationer kan der aktuelt siges følgende:

- 1) DSB Øresund har indført en særlig bonusordning for de togførere, som er blevet opsagt som følge af, at der fra og med den 15. december 2013 bliver indført enmandsbetjening på Kystbanen, idet den enkelte togfører kan modtage bonus ved lavt sygefravær.
- 2) I henhold til den afslagsordning, der trådte i kraft fra og med den 1. august 2013, trækker Transportministeriet et afslag, hvis DSB Øresund på hverdage holder flere togsæt på værksted end kontrakten tillader.

Alt andet lige må dette indebære, at DSB Øresund har både flere togførere og togsæt til rådighed, hvilket må forventes at føre til færre aflysninger.

Herudover skal det bemærkes, at det ikke er DSB Øresund, der beslutter, hvilken disponering der skal gennemføres i tilfælde af uregelmæssigheder i trafikken. Denne beslutning træffes i praksis af trafiklederen i Banedanmark, efter samråd med DSB Øresunds driftsleder, og baserer sig i vid udstrækning på standardiserede disponeringsaftaler, der på forhånd er aftalt imellem parterne.



Formålet med disse aftaler er først og fremmest at sikre den hurtigst mulige trafikale genopretning, således at færrest mulige kunder påvirkes af uregelmæssigheder i trafikken.

Side 2/2

Når dette er sagt, må det dog tillige anføres, at det ikke kan udelukkes, at der i en bruttokontrakt med en række forskellige incitamentsordninger kan opstå uhensigtsmæssigheder, og jeg kan derfor ikke udelukke, at der kan være situationer, hvor en aflysning bedre kan betale sig økonomisk for DSB Øresund end en forsinkelse.

I tilknytning hertil må jeg konstatere, at den såkaldte ”bruttomodel”, som den tidligere VK-regering valgte, da togbetjeningen af Kystbanen blev sendt i udbud, desværre indebærer en række uhensigtsmæssigheder i den nuværende kontrakt. I den fremtidige togbetjening af Kystbanen vil jeg lægge vægt på, at operatøren har incitament til at øge antallet af passagerer.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr