



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 7. oktober 2014
J. nr. 2014-3764

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 11. september 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).

Spørgsmål nr.1025:

”DSB angiver de økonomiske konsekvenser ved brug af lok-vogne på strækningerne Næstved- Roskilde - Ringsted samt i myldretiden på Kystbanen. Ministeren bedes redegøre for, hvilke meromkostninger der kan forventes ved at fastholde brugen af dobbeltdækkervogne på de strækninger, hvor de anvendes i dag.”

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som oplyser følgende:

”Regional Øst trafik er kendetegnet ved store passagermængder på hverdage i myldretiden og reducerede passagermængder uden for myldretiden samt weekend, hvilket medfører behov for stor fleksibilitet, når kapacitet (siddepladser) skal tilpasses passagermængde.

Størst fleksibilitet opnås med togsæt som kan koble og afkoble på endestationerne, hvorimod lokomotiver og vogne kører med uændret togstørrelse hele dagen.

Den økonomiske konsekvens ved at anvende lokomotiver og vogne i forhold til togsæt er i beregningerne påvirket af to modsatrettede forhold:

- En pladskilometer er billigere med lokomotiver og vogne
- Anvendelse af lokomotiver og vogne medfører en markant større pladskilometerproduktion

Ligeledes kræves samlet set en større flåde (flere pladser) hvis der kører med lokomotiver og vogne frem for togsæt som DSB har beregnet som den optimale størrelse for regionaltrafikken.

Det vurderes at kørsel med dobbeltdækkere og nye lokomotiver i Regional Øst trafikken samlet set øger de i analysen medregnede omkostninger med ca. 30 %



set i forhold til anskaffelse og kørsel med togsæt. Dette er på samme niveau som Næstved-Roskilde-Ringsted, som er nævnt i beslutningsoplægget, og disse togsystemer betragtes også trafikalt som sammenlignelige med de øvrige regionaltogssystemer på Sjælland, bortset fra Helsingør – København, som er kendetegnet ved større passagemængder og øget myldretidskørsel og hvor meromkostningen vil være ca. 13 %.”

Jeg kan tilføje, at andre argumenter end de rent driftsøkonomiske kan medvirke til at afgøre den hensigtsmæssige materielanvendelse. Hvis infrastrukturkapaciteten f. eks. ikke tillader indsættelse af tilstrækkelig mange togafgange til at sikre siddeplads til alle passagerer i togsæt, kan indsættelse af dobbeltdækker-vogne give en værdifuld yderligere kapacitet. Det er en løsning som på sigt forventes at blive nødvendig i trafikken over Øresund.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke