



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 10. oktober 2014
J. nr. 2014-3897

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 18. september 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr.1053:

”Kan ministeren redegøre for, hvorfor DSB i deres strækningsregnskab for 2012, jf. TRU 2013-14, alm. del - bilag 66, har et underskud på 439 mio. kr. på strækningen København – Aarhus, når det er muligt at have togtrafik uden statsligt tilskud (kommerciel trafik) i Sverige mellem Malmö-Göteborg-Stockholm, hvor billetpriserne i forhold til afstandene må siges generelt at være lavere i forhold til de danske billetpriser mellem København–Aarhus?”

Svar:

Da priserne i Sverige – jf. mit svar på udvalgets spørgsmål 1051 er stærk varierende – er jeg langt fra sikker på, at man kan konkludere, at den gennemsnitlige billetpris i Sverige er lavere end i Danmark.

Der er flere forklaringer på at den danske trafik kræver tilskud i modsætning til den svenske. Serviceniveauet er højere på den danske strækning. Mellem København og Aarhus kører DSB 38 daglige togafgange i hver retning, mens der mellem Malmö og Stockholm kun kører omkring det halve.

Andelen af pendlere fjerntogene på strækningen mellem Malmö og Stockholm er givetvis mindre end i togene mellem København og Aarhus, dels på grund af afstandene, dels fordi der parallelt med de svenske fjerntog kører regionaltog, der udføres på kontrakt med de lokale myndigheder som offentlig servicetrafik. Fjerntogene i Danmark – heraf specielt Intercitytogene - betjener i vidt omfang pendlertrafik, som indebærer større nettoomkostninger end transport af passagerer over længere afstande.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke