



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 22. januar 2014
J. nr. 2013-5192

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. december 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Geertsen (V).

Spørgsmål nr. 258:

Vil ministeren redegøre for, om der slet ikke i kontrakten med operatøren på Kystbanen er incitamenter eller bonusordning for at få flere passagerer jf. ministerens kritik af bruttokontrakten og udtalelserne på samrådet den 26. september d.å. om servicemål på Kystbanen, hvor ministeren bl.a. oplyste, at: "Der er ikke noget incitament til at få flere passagerer på Kystbanen.", og: "At man laver et udbud, der slet ikke indeholder f.eks. ønsket om at have passagerer med i toget er en katastrofal mangel."?

Svar:

Hvis det skal udtrykkes helt præcist, vil jeg sige følgende: Der er ikke i kontrakten et incitament, der virker, i forhold til at få flere passagerer på Kystbanen.

Årsagerne hertil har jeg redegjort for nedenfor.

Kontrakten mellem Transportministeriet og DSB Øresund om passagertrafik udført som offentlig service mellem Helsingør og landegrænsen mod Sverige indeholder en incitamentsordning, som opgøres på baggrund af passagerudviklingen. Det følger af kontraktens bilag 8, pkt. 3.3, at "Operatørens vederlag reguleres med 4,00 DKK pr. passager i passagerudviklingen. En vækst i antallet af passagerer tildeler således Operatøren en bonus, og et fald i antallet af passagerer tildeler Operatøren en bod".

Herudover indeholder kontrakten en incitamentsordning, som opgøres på baggrund af en eventuel stigning i billetindtægterne. Det følger af kontraktens bilag 8, pkt. 2.2, at "Operatøren tildeles hvert år 12 % af stigningen i billetindtægter i forhold til de realiserede billetindtægter i 2008, pristalsreguleret. Ligger et års billetindtægter under de pristalsregulerede billetindtægter i 2008, tildeles Operatøren for det pågældende år 0 DKK".

Det har efter min opfattelse vist sig, at denne incitamentsordning er utilstrækkelig. Fra kontraktstart i januar 2009 indførte daværende DSBFirst (nu DSB



Øresund) således en praksis med at springe stationer over for at indhente forsinkelser, og dermed opnå højere bonus for rettidighed. Den 22. april 2010 blev der indgået en aftale mellem den daværende regering, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om igangsættelse af initiativer til forbedring af regulariteten på Kystbanen og i Øresundstrafikken. Et af de initiativer, som parterne blev enige om, var, at DSBFirst skulle ophøre med ”at springe stationer over for at indhente forsinkelser, idet overspring alene kan ske i forbindelse med de ovennævnte beredskabsplaner, og passagererne vil blive orienteret om dette”.

En incitamentsstruktur, der gør, at operatøren vælger at prioritere at springe stationer over i stedet for at tage passagerer med i togene og lade dem stå af på de rigtige stationer, er efter min opfattelse yderst uheldig.

Ud fra ovenstående vil jeg fastholde, at den såkaldte ”bruttomodel”, som man valgte i forbindelse med udbuddet, ikke var en god ide, og at den har bidraget til, at passagerudviklingen på Kystbanen ikke har været den ønskede.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr