

Samrådsspørgsmål AQ:

Ministeren bedes redegøre for sine kort- og langsigtede planer for at sikre rettidighed, regularitet, pladsforhold og andre servicemål på Kystbanen, herunder tage stilling til spørgsmålet om et fornyet udbud.

Svar

Da jeg som transportminister ikke kun har ansvaret for Kystbanen, men også for afviklingen af togtrafikken i resten af landet, vil jeg indledningsvis sammenligne nogle nøgletal.

I 1. halvår 2013 var pålideligheden, dvs. hvor stor en del af de planlagte afgangene, der er blevet afviklet for DSB Øresund 99,2 %, for DSBs fjern- og regionaltog 99,1 % og for DSB S-tog 97,9 %. Tilsvarende tal for 1. halvår 2012 var stort set de samme.



Ydermere har jeg noteret mig, at den parameter, hvor DSB Øresund scorede højest i forårets kundetilfredsmåling på Kystbanen, var muligheden for at få en siddeplads om bord. På en skala 0-10 scorede DSB Øresund 8,51, hvilket jeg vurderer som tilfredsstillende.

Kort sagt afviger tallene for Kystbanen ikke særlig meget fra togtrafikken i resten af landet. Mit generelle indtryk er således, at togene på Kystbanen i 2012 og i 1. halvår 2013 har kørt på samme niveau som på andre regionaltogstrækninger.

Med dette sagt må jeg dog anerkende, at trafikafviklingen på Kystbanen i sommer har været utilfredsstillende.



Det er ikke i orden, at for mange tog bliver aflyst, og at de, som kommer, er for korte, og at der samtidig er for dårlig information til kunderne. Det er heller ikke i orden, at kunderne skal stå op, som følge af, at der holder for mange togsæt på værksted i myldretiden.

Jeg har noteret mig, at DSB Øresund er nået et stykke vej med at rette op på sommerens manglende stabilitet på Kystbanen. Fra medio august 2013 er den trafikale kvalitet igen lidt efter lidt blevet højnet til næsten samme niveau som i 1. halvår 2013. Der er følgende årsager hertil:



1. For det første en positiv effekt af at sommerens sporarbejder er overstået.
2. For det andet sikrer DSB Øresund en større personalekapacitet af togførere, så virksomheden ikke er så følsom over for akutte sygemeldinger blandt togførerne.
3. For det tredje at DSB Øresund i samarbejde med DSB Vedligehold har sat fokus på at nedbringe antallet af togsæt på værksted.

I forlængelse af sidstnævnte kan jeg nævne, at DSB Øresund og Transportministeriet med virkning fra 1. august 2013 har aftalt en afslagsordning, idet DSB Øresund betaler bod for hvert tog-



sæt på værksted ud over 6 togsæt, 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.

Herudover mener jeg, at følgende tre ting er afgørende for på både kort og lang sigt at sikre en god kundeoplevelse og flere passagerer på Kystbanen:

For det første skal den gode rettidighed, som der var på strækningen i 1. halvår 2013, fastholdes. Jeg har allerede redegjort for, hvad DSB Øresund gør for



komme tilbage på dette rettidighedsniveau.

For det andet skal der ske en løbende optimering af togstørrelser ud fra aktuelle passagertal, så der er nok siddepladser i togene.

Jeg har allerede redegjort for indsatsen mod for mange tog på værkssted. Jeg kan herudover nævne, at DSB Øresund siden december 2012 har planlagt kørsel med ekstra togsæt på fire afgang fra Helsingør og sydpå i morgenmyldretiden mandag – fredag for dermed at sikre, at der er nok siddepladser på de tidspunkter, hvor mange bruger toget.

For det tredje skal der gives korrekt information til passagererne.



Transportministeriet har aftalt, at DSB Øresund – i samarbejde med Banedanmark – skal forbedre trafikinformationen på Kystbanen. Transportministeriet har den 30. august 2013 modtaget et notat, hvor DSB Øresund og Banedanmark redegør for, hvilke tiltag de vil implementere på kort såvel som lang sigt. Jeg har bedt DSB Øresund og Banedanmark om at redegøre for hvilken positiv effekt de respektive tiltag ventes at have for passagererne.

Der vil dog også fremover være en risiko for, at både Kystbanen og andre togs-trækninger bliver ramt af eksterne forhold, der ligger uden for togselskabets kontrol, som medfører, at togene kører uregelmæssigt. Dette vil f.eks. være til-



fældet i forbindelse med overenskomststridige arbejdsnedlæggelser, oversvømmelser, kabeltyveri og forsinkelser, der skyldes forhold i Sverige.

Angående sidstnævnte er det værd at hæfte sig med, at ca. en fjerdedel af forsinkelserne i DSB Øresunds trafik skyldes forhold i Sverige. Et integreret togsystem langt op i Sverige kan give fordele for dem, der slipper for et togskifte undervejs, men også ulemper f.eks. i form af forsinkelser som breder sig.

Denne problemstilling er Trafikstyrelsen opmærksom på i sine påbegyndte analyser af de mulige driftsmodeller for den fremtidige togbetjening af Kystbanen.



Grundlæggende handler analyserne om at se på tre ting:

1. De mulige trafikale sammenhænge for Kystbanen i forhold til den svenske og den sjællandske trafik,
2. De værkstedsmæssige bindinger i forhold til vedligehold af togene,
3. Generelle muligheder for optimeringer af driften.

Analyserne skal føre til, at regeringen kan give en anbefaling om en trafikalk model og en operatørm model på både kort og lang sigt.

Jeg forventer, at der kan tages politisk stilling til Kystbanens fremtid i foråret



2014 samtidigt med, at der tages stilling til den fremtidige DSB kontrakt og udbud i øvrigt.

Inden da vil jeg sørge for, at de forskellige alternativer bliver grundigt analyseret, så vi ikke gentager de uheldige fejl, der skete da togbetjeningen af Kystbanen blev sendt i udbud under den tidligere VK-regering.

Jeg tænker her fortrinsvis på, at robustheden ikke var gennemtænkt i den udbudte køreplan for Kystbanen, og at staten har påtaget sig ansvaret for billetindtægterne. Denne såkaldte ”bruttomodel” har i min optik bidraget til, at passagerudviklingen på Kystbanen ikke har været den ønskede.



Jeg vil holde øje med, at DSB Øresund i resten af kontraktperioden vil gøre sit for at opretholde en tilfredsstillende togbetjening af Kystbanen

Samtidig ser jeg frem til politisk at drøfte Kystbanens fremtid i foråret.