



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. december 2013
J. nr. 2011-3726

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Organisering af togtrafikken på Kystbanen og Øresund

Jeg skal hermed redegøre for to forhold vedrørende togtrafikken på Kystbanen og Øresund.

1) Udnyttelse af option på forlængelse af den udbudte kontrakt

Den udbudte kontrakt for den danske del af togtrafikken over Øresund samt Kystbanen løber fra januar 2009 og frem til køreplansskiftet i december 2015. Kontrakten indeholder en option om forlængelse af driften i to år indtil køreplansskiftet i december 2017. Hvis denne option ønskes udnyttet, skal den kaldes inden udgangen af 2013.

Jeg kan orientere udvalget om, at Transportministeriet ikke kalder optionen om at forlænge den nuværende kontrakt med DSB Øresund om togbetjeningen af Helsingør - Peberholm.

En forlængelse af en kontrakt ved kald af en option er grundlæggende et tegn på, at man har været tilfreds med den hidtidige performance under kontrakten. Det mener jeg ikke har været tilfældet for den udbudte trafik på Kystbanen og over Øresund.

Endvidere vil en forlængelse af kontrakten med DSB Øresund begrænse mulighederne for at kunne lave om på den nuværende køreplan.

Hertil kommer, at den såkaldte bruttokontrakt, hvor staten har ansvaret for billetindtægterne, ikke vurderes at bidrage til den ønskede stigning i antallet af passagerer på Kystbanen.

2) Spørgsmålet om genudbud

Endvidere bemærker jeg, at det er regeringens holdning, at trafikopgaven ikke skal genudbydes.

Erfaringerne med driften på Kystbanen og den danske del af Øresund gennem de sidste 6 år har ikke været tilfredsstillende. Det skyldes ikke så meget udbudet i sig selv som det forhold, at trafikken på Kystbanen og trafikken over Øresund ikke har nogen indlysende trafikal sammenhæng.



Kystbanen er en dansk pendlerstrækning, hvor langt de fleste passagerer rejser til og fra Københavnsområdet samt i mindre omfang til og fra Kastrup. Øresundsbanen er en dansk-svensk strækning med en tydeligt dominerende svensk passagerandel, som primært skal til og fra Kastrup samt det centrale København. Togene på Øresundsbanen indgår på svensk side som en del af et stort fjerntogssystem dækkende hele Sydsverige, hvilket stiller andre krav end den danske del af trafikken nord for København H.

Sammenhængen mellem Øresundstrafikken og trafikken på Kystbanen betyder, at fjerntrafik fra Sverige sammenblandes med S-togslignende trafik på Kystbanen, hvilket giver udfordringer i forhold til regulariteten på Kystbanen. De gennemførte tiltag til forbedring af regulariteten har medført en væsentlig forbedring af rettidigheden, men ca. en fjerdedel af forsinkelserne i DSB Øresunds trafik skyldes fortsat forhold i Sverige.

For at undgå afsmitning af forsinkelserne fra Sverige og fordi strukturen, passagerudviklingen og trafikens fokus er forskellig på de to strækninger, vil det samlet set være en fordel at adskille togdriften på Kystbanen og Øresundsbanen.

Under hensyn til kapaciteten på Københavns Hovedbanegård kan Kystbanen dog ikke drives som en isoleret banestrækning. Kystbanetrafikken kan samlet set heller ikke på nogen hensigtsmæssig måde drives sammen med den sjællandske regionaltrafik før flere banestrækninger på Sjælland er elektrificeret.

Derfor må den nuværende integrerede trafikmodel på Kyst- og Øresundsbanen i praksis fortsætte nogle år endnu.

Hvis man i disse mellemliggende år genudbød trafikken på Kystbanen og Øresund, ville en tilbudsgiver skulle indregne betydelige tillæg for at dække usikkerhedsfaktorerne ved den komplicerede drift, som følge af integrationen i en samlet meget intensiv toggang i Københavnsområdet tæt på kapacitetsgrænsen, kørslen i to forskellige nationale systemer med uensartet trafikstruktur og varierende tekniske systemer mv. Det vurderes i denne periode ikke for sandsynligt, at der kunne opnås en billigere og bedre trafik end ved at overlade trafikken til DSB.

Regeringen planlægger derfor fra december 2015 at lade trafikken på Kystbanen og den danske del af Øresund indgå i den kommende forhandlede DSB-kontrakt. Jeg vil indbyde til forhandlinger om en ny DSB kontrakt i foråret, hvor vi skal drøfte den samlede passagertogtrafik på statens jernbanenet og herunder udbud.

Togtrafikken over selve Øresund omfattende togene mellem Østerport og Kastrup/Peberholm vil dog blive gjort til en særlig del af kontrakten, som kan



genudbydes, når der i praksis bliver mulighed for at adskille driften på Øresundsbanen og Kystbanen i begyndelsen af 2020'erne.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr