



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 22. januar 2014
J. nr. 2013-5203

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. 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. 262:

Hvordan kan ministeren være sikker på, at DSB SOV kan drive Kystbane- og Øresundstrafikken billigere end andre operatører, når der ikke har været foretaget et udbud, hvor andre operatører kan komme med bud?

Svar:

Erfaringerne med den udbudte togtrafik på Kystbanen og den danske del af Øresund gennem de sidste 6 år kan ikke siges at have været tilfredsstillende.

Det er der flere årsager til.

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.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr