



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 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. 268:

Ministeren bedes redegøre og gøre status for de initiativer, der er igangsat for at mindske antallet af utilfredse passagerer på Kystbanen og stoppe passager-tilbagegangen?

Svar:

Det vigtigste initiativ, der er taget, er, at Transportministeriet ikke har kaldt optionen om at forlænge den nuværende kontrakt med DSB Øresund om togbetjeningen af Helsingør - Peberholm.

Udbuddet af Kystbanen har vist, at der ikke er nogen garantier for at udbud af togdrift kommer både statskassen og passagererne til gode. Erfaringerne med driften af strækningen mellem Helsingør og landegrænsen mod Sverige gennem de sidste 6 år har ikke været tilfredsstillende.

Den meget komplicerede drift, der dels skyldes integrationen i en samlet meget intensiv toggang i Københavnsområdet tæt på kapacitetsgrænsen, dels kørslen i to forskellige nationale systemer med uensartet trafikstruktur og varierende tekniske systemer mv., vil risikere at gøre et genudbud af trafikken på Kystbanen og Øresund dyrt. Dette er hovedsageligt begrundet i, at tilbudsgiverne ville skulle indregne betydelige tillæg for at dække de mange usikkerhedsfaktorer.

Det vurderes derfor ikke for sandsynligt, at der vil kunne opnås en billigere og bedre trafik end ved at overlade trafikken til DSB. Årsagerne hertil er for det første, at DSB er blevet mere effektiv i de senere år, og for det andet at det vil være praktisk enklere at lade DSB udnytte samdriftsfordelene mellem Kystbanen og den øvrige togtrafik frem for at opstille komplicerede regler for en sådan samdrift mellem DSB og en eventuel anden operatør.

Med et ophør af DSB Øresunds kontrakt kan vi også komme ud af den nuværende, uheldige såkaldte "bruttomodel", hvor staten og ikke operatøren bærer



risikoen for billetindtægterne, som har været en særskilt medvirkende årsag til, at passagerudviklingen på Kystbanen ikke har været den ønskede.

Side 2/3

Jeg går endvidere ud fra, at spørgeren herudover er interesseret i en opfølgning på de initiativer, jeg nævnte på samråd (AQ) angående servicemål på Kystbanen, der blev afholdt den 26. september 2013:

Indledningsvist har det, som angivet på samrådet, haft en selvstændig positiv effekt på den trafikale kvalitet, at sommerens sporarbejder er overstået, og at der i efteråret ikke har været nye større sporarbejder på Kystbanen.

Herudover kan jeg nævne, at DSB Øresund, som jeg stillede i udsigt på samrådet, i efteråret har sikret en større personalekapacitet af togførere, således at virksomheden ikke har været så følsom over for akutte sygemeldinger blandt togførerne. Dette har bidraget til, at rettidigheden er højnet til stort set samme niveau som i 1. halvår 2013.

Ydermere har der været sat fokus på at nedbringe antallet af togsæt på værksted. Med den afslagsordning, der trådte i kraft fra 1. august 2013, trækker Transportministeriet et månedligt økonomisk afslag, hvis DSB Øresund holder for mange Øresundstogsæt på værksted.

Transportministeriet kunne med tilfredshed konstatere, at antallet af Øresundstogsæt på værksted faldt fra juli til september måned 2013. For oktober og november måned steg antallet af Øresundstogsæt på værksted imidlertid igen. Der var således gennemsnitligt omkring 13 Øresundstogsæt på værksted i hverdagene for oktober og november måned 2013.

Transportministeriet har i et brev af 12. december 2013 meddelt DSB Øresund, at Transportministeriet forventer, at udviklingen i antallet af togsæt på værksted snarest muligt vendes. DSB Øresund har som svar herpå oplyst, at de har været ramt af flere havarier, end de normalt ser, samt at de i den køreplan, der trådte i kraft fra og med den 15. december 2013, har iværksat yderligere tiltag for at nedbringe antallet af Øresundstogsæt på værksted i morgenmyldretiden.

Desværre må jeg konstatere, at antallet af Øresundstogsæt på værksted steg til gennemsnitligt 13,7 Øresundstogsæt på værksted på hverdagene for december måned 2013. DSB Øresund og DSB Vedligehold er dermed ikke nået så langt, som jeg havde forventet, idet jeg hellere så, at der var få togsæt på værksted end, at Transportministeriet trækker et afslag. Jeg vil derfor igen indskærpe over for DSB Øresund, at antallet af Øresundstogsæt på værksted snarest skal nedbringes.

Endvidere arbejder Transportministeriet løbende sammen med DSB Øresund med at tilpasse de planlagte togstørrelser ud fra de aktuelle passagertal, så der



er nok siddepladser i togene. At de planlagte togstørrelser kan realiseres forudsætter dog, at der ikke holder for mange togsæt på værksted.

Side 3/3

Afslutningsvis nævnte jeg på samrådet, at der skal gives korrekt information til passagererne, i hvilken forbindelse jeg kan oplyse, at DSB Øresund sammen med Banedanmark har iværksat tiltag for at forbedre trafikinformation på Kystbanen.

Jeg vil fortsat holde øje med, at DSB Øresund i resten af kontraktperioden vil gøre sit for at opretholde en tilfredsstillende togbetjening af Kystbanen. Herudover vil jeg gerne drøfte spørgsmålet om at stoppe passagertilbagegangen på Kystbanen i forbindelse med, at jeg indbyder til forhandlinger om en ny DSB-kontrakt i foråret 2014.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr