

MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 14. april 2014  
J. nr. 2014-533

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. januar 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 351:**

Kan ministeren bekræfte, at DSB siden ikrafttræden af en ny køreplan den 15. december 2013 har aflyst 38 afgang samt indsat aldrende MR tog 26 gange på strækningen mellem Esbjerg og Aarhus på grund af manglende pålidelighed hos de indsatte IC4 tog? I bekræftede fald, hvad agter ministeren at gøre for at sikre efterlevelse af køreplanerne på de strækninger, hvor DSB basere sig på IC4 materiel?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, og i forhold til den første del af spørgsmålet oplyser DSB følgende:

”DSB kan oplyse, at der i alt er aflyst 12 afgang på strækningen Aarhus-Esbjerg i perioden 15. december 2013 – 23. januar 2014. Denne periode er valgt, fordi det er den, der omtales i en artikel i Jydske Vestkysten den 29. januar 2014.

I tillæg til de 12 aflyste afgang kommer, at IC4-tog i samme periode i alt 26 gange er erstattet af MR-tog. Det har således i alt 38 tilfælde ikke være muligt at køre med planlagte IC4-tog. Det svarer til godt 2 pct. af i alt 1.781 planlagte afgang med IC4-tog på strækningen i den nævnte periode, jf. tabellen nedenfor.

	I alt	Pct.
Antal afgang med IC4	1.781	
Antal afgang, hvor IC4 er erstattet med MR	26	1,46



Antal aflyste/delaflyste afgang med IC4	12	0,67
I alt		2,13

Side 2/3

Knap 98 pct. af afgangene er kørt med IC4-materiel, der har en kortere rejsetid end MR-materiellet. Derudover viser DSB's erfaringer, at kundetilfredsheden generelt er højere med IC4 end med MR.

I de meget få tilfælde, hvor DSB har indsat MR-materiel, anerkender DSB, at kunderne oplever ringere komfort. Det tager endvidere ca. 15-20 minutter lænere at køre på hele strækningen mellem Esbjerg og Aarhus H, men da det er de færreste, der gør det, medfører det en rejsetidsforlængelse på 5-10 minutter for de fleste. DSB er dog af den opfattelse, at det er langt at foretrække frem for at skulle vente en time på næste tog.

DSB arbejder til stadighed på at sikre mere stabile daglige leverancer af IC4-togsæt til driften. Blandt andet vil afskaffelse af de såkaldte 7-døgnsinspektioner forbedre leverancesituationen. DSB forventer, at 7-døgnsinspektionerne kan afskaffes ultimo 1. kvartal 2014".

I forhold til den sidste del af spørgsmålet er det velkendt, at der fortsat er en række problemstillinger, der knytter sig til IC4-togene. Det er DSB's ansvar at sikre overholdelsen af køreplanen - også på de strækninger, hvor DSB beslutter at indsætte IC4-tog.

I forhold til at sikre passagererne mod de værste problemer som følge af forsinkelsen af IC4-projektet, har forligskredsen bag en Bedre og Billigere Kollektiv trafik sikret, at de 45 dobbeltdækkervogne (samt en ekstra), der ellers skulle være tilbageleveret til udlejeren, er blevet købt af DSB og dermed fastholdt i Danmark.

Der er endvidere i aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik afsat 1,2 mia. kr. til togindkøb. Heraf har forligskredsen netop disponeret 780 mio. kr., som sikrer, at yderligere 67 dobbeltdækkere, som DSB p.t. lejer, nu også købes og fastholdes i Danmark.

Der skabes med købet af de 67 dobbeltdækkere tryghed om antallet af siddepladser i togtrafikken, og vi bliver mindre afhængige af IC4 togene.

Det er stadig DSB's mål, at IC4 togene indføres i trafikken efterhånden som de bliver klargjort. Men ved at have de 67 dobbeltdækkere på danske hænder har DSB en solid pladsbuffer, hvis der kommer yderligere problemer med IC4 togene, hvilket ellers kunne betyde manglende siddepladser til passagerne.



Afslutningsvis vil jeg henvise til de månedlige statusrapporter, som DSB udarbejder vedrørende idriftsættelsen af IC4-togene, og som desuden sendes til medlemmerne af Transportudvalget.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke