

## Talepapir til Samrådsspørgsmål R

---

*Ministeren bedes redegøre for, hvilke overvejelser, der ligger bag regeringens beslutning om at opgaven med togkørsel på Kystbanen skal overføres fra DSB's datterselskab DSB Øresund til DSB, samt at regeringen ikke agter at genudbyde togdriften på Kystbanen, når den nuværende kontrakt udløber i 2015?*

I forhold til spørgsmålet om hvorfor regeringen ikke agter at genudbyde togbetjeningen af Kystbanen, vil jeg gerne starte med at gøre nogle overvejelser om det udbud, der blev sat i værk under den tidligere VK-regering.

Kort fortalt kan man sige, at 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 5 år har ikke været tilfredsstillende.

Vi har været nødt til at bruge - og bruger fortsat - mange penge på at kompensere for den manglende robusthed i den oprindeligt udbudte køreplan. Køreplanen var simpelt hen ikke gennemtænkt ved udbuddet af Kystbanen.

Lad mig give nogle flere eksempler på, at udbuddet ikke har været gennemtænkt:



- Modsat en nettokontrakt, hvor operatøren modtager billetindtægterne, er den eksisterende kontrakt udarbejdet som en bruttokontrakt, hvor billetindtægterne tilfalder Transportministeriet. Det betyder, at kontrakten ikke indeholder et incitament, der virker, i forhold til at få flere passagerer på Kystbanen.
- Incitamentsstrukturen i bruttokontrakten har medført andre uhensigtsmæssigheder bl.a. i form af, at operatøren fra kontraktstart havde en interesse i at springe stationer over, i stedet for at tage passagerer



med i togene og lade dem stå af på de rigtige stationer. Vi har således løbende måttet tilrette incitamentstrukturen i kontrakten, og det konkrete forhold er nu rettet op.

- Der har mere eller mindre konsekvent holdt for mange togsæt på værksted.
- Trafikinformationen har ikke været tilfredsstillende.

Jeg kunne gøre listen endnu længere, men det vil jeg undlade her.

Det er derfor naturligt, 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.

Vi må altså konstatere, at det nuværende udbud af Kystbanen og Øresundsbanen på en række punkter ikke har været hensigtsmæssigt.

Det rejser spørgsmålet om, hvad der skal ske med trafikken på Kystbanen og over Øresund i fremtiden, og



hvorvidt den egner sig til at blive genudbudt.

Hertil kan jeg svare, at jeg for det første finder, at trafikken på Kystbanen og Øresund bør adskilles, så snart som det kan lade sig gøre.

For det andet – og i forlængelse af overvejelserne om adskillelse af Kystbanen og Øresundstrafikken – mener jeg ikke, at Kystbanen bør genudbydes, men indgå i den kommende kontrakt med DSB.

Lad mig uddybe dette.

Der er flere årsager til, at jeg ser et behov for at adskille Kystbanen og Øresundstrafikken.



Vi må i dag konstatere, at trafikken på Kystbanen mellem København og Helsingør og på Øresundsbanen mellem København og Sverige ikke har nogen naturlig trafikal sammenhæng. Det skyldes flere forhold:

Øresundstogene på svensk side indgår i et omfattende fjerntogssystem, der nærmest dækker hele Sydsverige.

Integrationen af trafikken på Øresundsbanen og Kystbanen medfører, at fjerntrafikken fra Sverige sammenblandes med den S-togslignende trafik på Kystbanen.



Det giver problemer for rettidigheden på Kystbanen.

De gennemførte tiltag til forbedring af rettidigheden har ganske vist medført en væsentlig forbedring, men ca. 32 pct. af de forsinkede ankomster i DSB Øresunds trafik skyldes fortsat forhold i Sverige.

Lad mig give et eksempel – om end fra den kuriøse ende af skalaen. I perioden fra d. 1. januar 2012 til d. 20. september 2013 oplevede DSB Øresund 56 gange, at man var nødt til at nedformere eller helt aflyse afgange, som følge af elgpåkørsler i Sydsverige. Det er naturligvis ikke hensigtsmæssigt.





Vi kan samtidigt konstatere, at langt de fleste passagerer ikke benytter samkøringen af togene på Kystbanen og Øresundsbanen:

- Kystbanen er en dansk pendlerstrækning, hvor langt de fleste passagerer rejser til og fra Københavnsområdet. Kystbanen adskiller sig dermed ikke fra andre sjællandske regionalstrækninger eller S-banen.
- Øresundsbanen er en fælles dansk-svensk strækning med en dominerende svensk passagerandel, som primært skal til og fra Kastrup samt det



centrale København. Hertil kommer en lokal dansk trafik overvejende til og fra Københavns Lufthavn.

Der er derfor ingen væsentlige passagermæssige argumenter, som taler for at holde trafikken på Kystbanen sammen med Øresundstrafikken i fremtiden.

Hertil kommer, at passagervæksten på Øresundsbroen i dag er langt større end på Kystbanen. Det vil med den nuværende integrerede trafik medføre, at der kører flere og flere tomme sæder på Kystbanen. Det gør betjeningen af Kystbanen dyrere.



Da strukturen, passagerudviklingen og trafikens fokus er forskellig på de to strækninger, vil det give god mening for begge strækninger at adskille togdriften.

Det er i øvrigt en analyse, som man grundlæggende deler fra Skånetrafikkens side.

En adskillelse af trafikken kan ikke gennemføres med det samme.

Øresundstogenes kørsel i Danmark ville mest hensigtsmæssigt skulle begrænses til strækningen mellem landegrænsen og København.

Problemet er dog, at Københavns Hovedbanegård i dag ikke har



kapacitet til, at Kystbanen kan drives som en isoleret banestrækning. Der er ikke plads til både at vende Øresundstogene og Kystbanetogene samtidig med, at der også skal være plads til alle de øvrige tog til og fra København.

Problemet kan på sigt løses ved, at Kystbanen drives i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik, så tog fra Holbæk, Ringsted og Næstved fortsætter til og fra Helsingør. Det kan dog først ske i fuldt omfang, når flere banestrækninger på Sjælland er elektrificeret.



Det er derfor nødvendigt, at den nuværende trafikmodel på Kyst- og Øresundsbanen fortsætter nogle år endnu.

Fra starten af 2020'erne vil Kystbanen i sin helhed kunne drives uafhængigt af Øresundstrafikken i samdrift med den sjællandske regionaltrafik.

Når DSB Øresund ophører med at køre trafikken, vil der dog være mulighed for at lave mindre køreplansændringer frem til starten af 2020'erne. De kan f.eks. bestå i, at et antal tog fra Sverige vender på Østerport station, samtidig med, at visse afgange på Kystbanen køres i



samdrift med andre  
banestrækninger på Sjælland.

Driften af Kystbanen kan med andre  
ord gradvist adskilles fra driften på  
Øresundsbanen.

Hvorfor er det så, at regeringen ikke  
agter at genudbyde togbetjeningen  
af Kystbanen?

- For det første er erfaringerne  
med det nuværende udbud ikke  
gode.
- For det andet vil udbud være en  
risikofyldt strategi at forfølge i  
en kortere overgangsperiode på  
4-5 år, hvor vilkårene for driften  
sandsynligvis vil ændre sig



meget, i takt med at Kystbanen og Øresundstrafikken gradvist adskilles.

- For det tredje må det forventes, at tilbudsgiverne vil indregne en betydelig økonomisk risikopræmie i et evt. tilbud, for at dække de usikkerheder, der opstår, som følge af Kystbanens komplicerede driftskoncept og de gradvise ændringer af trafikken.

Samlet set mener jeg ikke, at det vil være en god ide at udbyde trafikken i den nuværende situation.



Jeg ser derimod flere fordele ved at overlade togbetjeningen af Kystbanen til DSB.

DSB har effektiviseret sin drift betydeligt i de senere år og vil derfor alt andet lige kunne drive trafikken lige så effektivt som andre operatører.

DSB vil også ved en fremtidig samdrift mellem Kystbanen og den sjællandske regionaltrafik have mulighed for at indregne netværksfordele. Disse er meget vanskelige at indhøste, hvis de to trafikopgaver bliver varetaget af hver sin operatør.





Regeringen lægger derfor op til at lade trafikken på Kystbanen og den danske del af Øresund indgå i den kommende forhandlede DSB-kontrakt fra december 2015 – når den nuværende kontrakt udløber.

Det forventes, at togbetjeningen af Øresund vil blive gjort til en særlig del af den kommende DSB-kontrakt. Denne del vil så kunne udbydes, når der i praksis bliver mulighed for at adskille driften på Øresundsbanen og Kystbanen i begyndelsen af 2020'erne.

I løbet af foråret 2014 vil jeg indbyde til forhandlinger om en ny DSB-kontrakt, og der vil vi få lejlighed til



at drøfte den samlede  
passagertogtrafik på statens  
jernbanenet, herunder spørgsmålet  
om udbud.