



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 26. august 2014
J. nr. 2014-1295

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. marts 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 493:

Hvilke anbefalinger i Hess-rapporten ønsker ministeren at fremme med henblik på at forbedre forholdene på Kystbanen.

Svar:

Indledningsvist bemærkes det, at der ved Hess-rapporten forstås den rapport, som ECG Signalling Competence (ved Hansjörg Hess) har udarbejdet om mulighederne for at øge den passageroplevede rettidighed i Øresundstrafikken og på Kystbanen til minimum 90 %, og som blev offentliggjort den 19. marts 2010.

Baggrunden var, at den passageroplevede rettidighed på de nævnte strækninger i en længere periode havde været omkring 80 %.

Spørgsmålet går på hvilke anbefalinger, jeg ønsker at fremme med henblik på at forbedre forholdene på Kystbanen. Hertil bemærkes, at indtil togtrafikken på Kystbanen og over Øresund adskilles, vil tiltag i forhold til togtrafikken over Øresund også have en positiv effekt i forhold til rettidigheden på Kystbanen.

De punkter i Hess-rapporten, der relaterer sig til Kystbanen, er følgende:

- 1) Etablering af en dedikeret projektorganisation til fremme af rettidigheden
- 2) Implementeringen af et nyt køreplanlægningskoncept og
- 3) Analyse af de grundlæggende årsager til infrastruktur- og materielle fejl med henblik på at identificere den rette fejlretning.

Ovenstående anbefalinger i Hess-rapporten er gennemførte. Der er dog ikke gennemført en analyse af årsagerne til materielle fejl. Derimod har Transportmi-



nisteriet og DSB Øresund aftalt en afslagsordning fra og med den 1. august 2013 vedrørende for mange Øresundstogsæt på værksted. DSB Øresund har med denne afslagsordning fået et stærkere incitament til i samarbejde med DSB Vedligehold at sikre, at togsættene ikke holder på værksted på de tidspunkter, hvor der er brug for dem i togtrafikken.

De øvrige tre hovedpunkter i Hess-rapporten relaterer sig til Øresundstogtrafikken og er følgende:

- 1) Overdragelse af vedligeholdelsesopgaver på den danske del af Øresundsforbindelsen til Banedanmark,
- 2) Definition og harmonisering af alle KPI'er (Key performance indicators), dvs. nøgletal vedrørende pålidelighed, rettidighed mv. til brug for at sikre fælles fokus på forbedring af rettidigheden på tværs af Øresund, og
- 3) Harmonisering af mål og incitamenter i DSBFirsts (nu DSB Øresund) kontrakter med hhv. Trafikstyrelsen (nu Transportministeriet) og Skånetrafikken.

Angående det første punkt bemærkes det, at Banedanmark har oplyst, at "Ansvaret for vedligehold på den danske del af Øresundsforbindelsen ligger fortsat hos en svensk entreprenør, og Øresundsbrokonsortiet har foretaget en række opstramninger overfor entreprenøren bl.a. for at sikre kortere reaktionstid, når der er behov for (akut) fejlretning på infrastrukturen".

Angående det andet og tredje punkt kan jeg oplyse at for, at både danske og svenske passagerer skal opleve en bedre togdrift, har regeringen foreslået, at togtrafikken til Sverige fra Kystbanen gradvist skal adskilles. Adskillelsen kan ske fuldt ud først fra omkring år 2020, når flere strækninger på Sjælland er blevet elektrificeret. Jeg har dog allerede nu igangsat et større udredningsarbejde sammen med Skånetrafikken om den fremtidige togbetjening af Øresundsbroen. I dette arbejde vil hensynet til god rettidighed blive inddraget. En nærmere analyse af den fremtidige kontraktstruktur for strækningen mellem landegrænsen mod Sverige og København (Østerport) vil ligeledes være en del af dette udredningsarbejde.

Set i lyset af de problemer, der har været med trafikafviklingen på Kystbanen i sommer, må jeg konstatere, at vi ikke er helt i mål endnu. Min opfattelse er, at når man som passager køber sin billet, så kan man forvente, at operatøren leverer et tog med det aftalte antal siddepladser, som kører til tiden. Der er derfor behov for at Banedanmark sammen med DSB Øresund fortsætter med at holde skarpt øje med at forholdene på Kystbanen forbedres.



Afslutningsvis er det min forventning, at den nævnte adskillelse af Kystbanen fra togtrafikken over Øresund vil bidrage til at forbedre forholdene på Kystbanen.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke