



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 23. maj 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. 494:

Når ministeren agter at genoverveje beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen, indebærer dette da bl.a. kontakt med loke- og togførerne om de problemer og sikkerhedsrisici, som den påtænkte enmandsbetjening vil medføre.

Svar:

På borgermødet om Kystbanen den 18. februar 2014 sagde jeg, at jeg ville se det materiale, der lå til grund for daværende transportminister Henrik Dam Kristensens beslutning om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen, igennem.

Det har jeg nu gjort, og jeg må konstatere følgende:

Passagerudviklingen har været lavere end forventet på strækningen Helsingør - Landegrænsen, hvorfor billetindtægterne ikke har været lige så høje som forventet. Det har derfor desværre været nødvendigt at finde besparelser på op mod 30 mio. kr. årligt på strækningen Helsingør - Landegrænsen for at sikre, at bevillingen på finansloven kan overholdes.

I udmøntningen af besparelsen har det været afgørende at finde den løsning, der er til mindst mulig gene for brugerne af Kystbanen. Det blev vurderet, at enmandsbetjening var den løsning, der samlet set ville påvirke passagererne mindst. Alternativt ville man f.eks. helt skulle aflyse myldretidstogene og reducere togfrequensen fra 10-minutters drift til 20-minuttersdrift på store dele af dagen.

DSB Øresund har ansvaret for at sikre, at enmandsbetjening gennemføres på en fuldt ud sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Trafikstyrelsen er sikkerheds-



myndighed på dette område, og DSB Øresunds model vil skulle godkendes af Trafikstyrelsen, inden enmandsbetjeningen kan igangsættes.

Side 2/2

Angående kontakt med lokomotiv- og togførere finder jeg det rigtigst, at de i første omgang fremsætter deres bemærkninger over for DSB Øresund, som på denne måde vil kunne tage disse bemærkninger i betragtning ved udarbejdelse af ansøgningen til Trafikstyrelsen.

Enmandsbetjening er et velkendt driftskoncept, der bl.a. har været i drift på hele S-togsnettet siden 1978. Det, der vil adskille Kystbanen fra S-tog, er, at der på Kystbanen fortsat vil være togfører om bord på hverdagsaftener mellem kl. 20.00 og 02.00 samt fredag og lørdag nat mellem kl. 20.00 og 08.00. Angående forsinkelsen af implementeringen af enmandsbetjeningen henviser jeg til mit brev til Transportudvalget af 5. maj 2014, jf. TRU alm. del - bilag 258.

Jeg har stor forståelse for, at enmandsbetjening på Kystbanen kan være udfordrende for mennesker med handicap i de tidsrum, hvor der fremover ikke vil være mulighed for at foretage spontanrejser.

Jeg har derfor undersøgt, hvordan vilkårene for mennesker med handicap vil være fremover på Kystbanen sammenlignet med de vilkår, mennesker med handicap har på andre regionaltogstrækninger i Danmark, når de skal med toget.

Handicapservicen på Kystbanen med enmandsbetjening vil stadig være bedre, idet der vil være betydelig kortere varsel (2 timer) i forhold til de minimum 48 timers varsel, som er påkrævet på andre regionaltogstrækninger.

Der er desuden væsentligt bedre adgang til lavgulvsvogne på Kystbanen. Endvidere vil DSB Øresund også fremover tilbyde døgnåben telefonservice for alle kunder, dvs. også for dem, der har brug for at bestille handicapservice. Til sammenligning kan det nævnes, at DSBs telefonservice for mennesker med handicap er kun åben fra kl. 8-15.

Samlet finder jeg ikke, at der er grundlag for at ændre beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen. Der skulle findes en besparelse, og alternativet, jf. ovenfor, ville efter min vurdering have været til større gene for brugerne af Kystbanen.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke