



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 16. september 2014
J. nr. 2014-3672

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. september 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 989:

Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen for at spare 30 mio. kr. årligt – og med et estimeret beløb på ca. 25 mio. kr. til gennemførelse af de nødvendige tekniske/sikkerhedsmæssige foranstaltninger hertil – er taget på et oplyst og gennearbejdet grundlag, henset til at der på nuværende tidspunkt er brugt ca. 60 mio. kr. på et monitorsystem, jf. svar på spørgsmål 655, der endnu ikke fungerer, og hvis fremtid er usikker.

Agter ministeren på denne baggrund at revurdere beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen?

Svar:

Kontrakten mellem Transportministeriet og DSB Øresund om togbetjening af strækningen mellem Helsingør og landegrænsen mod Sverige er en bruttokontrakt. Det indebærer, at staten får billetindtægterne og dermed bærer risikoen for passagerudviklingen. Det er således staten, der har problemet, hvis passagerudviklingen er lavere end forventet, idet billetindtægterne så heller ikke er lige så høje som forventet.

Dette (lavere passagerudvikling end forventet) var den situation, der var opstået på Kystbanen primo 2013. Den restende opsparing på kontoen ville ikke være tilstrækkelig, hvis der ikke blev gjort noget. Det var derfor nødvendigt at finde besparelser på op mod 30 mio. kr. årligt på strækningen Helsingør - Landegrænsen for at sikre, at bevillingen på finansloven kunne overholdes.

Det blev vurderet, at enmandsbetjening var den løsning, der samlet set ville påvirke passagererne mindst.



I henhold til kontrakten mellem Transportministeriet og DSB Øresund kan Transportministeriet med 180 kalenderdages varsel beslutte at aflyse brugen af optionen på togfører på samtlige afgange mellem Helsingør og København H.

Den 6. juni 2013 meddelte Transportministeriet DSB Øresund, at Transportministeriet havde besluttet at aflyse brugen af ovenstående option fra og med køreplanen for 2014, der gjaldt fra og med den 15. december 2013.

Når en tilbudsgiver afgiver et tilbud med en option, og der er indgået en kontrakt, må staten som kontraktpart kunne forvente, at tilbudsgiveren kan overholde sine forpligtelser efter kontrakten. På tidspunktet for Transportministeriets aflysning af optionen var det i overensstemmelse hermed Transportministeriets forventning, at DSB Øresund ville kunne implementere aflysningen af optionen fra og med køreplanen for 2014. Transportministeriet forventer ligeledes, at DSB Øresund i sin tilbudsgivning har taget højde for de forventede omkostninger, der er knyttet hertil.

Det fremgår af mit svar på spørgsmål 655 (TRU alm. del), at "Af de 60 mio. kr. er knap 20 mio. kr. forøgede omkostninger for DSB Øresund for indlån af togførere, fratrædelsesaftaler til fratrådte togfører samt bod til Transportministeriet for aflyste tog / manglende rettidighed grundet ekstraordinært højt sygefravær blandt DSB Øresunds personale". Sagen er altså den, at der er brugt 40 mio. kr. til opsætning af monitorer, test mv., ikke 60 mio. kr. som anført i spørgsmålet.

Taget i betragtning at den årlige omkostning for togfører på alle afgange på Kystbanen er omkring 20 mio. kr., og DSB har brugt ca. 40 mio. kr. til opsætning af monitorer, test mv., vil tilbagebetalingstiden for denne investering være omkring 2 år.

Samlet set finder jeg fortsat ikke, at der er grundlag for at ændre beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen. Der skulle findes en besparelse, og alternativerne, f.eks. helt at aflyse myldretidstogene og reducere togfrekvensen fra 10-minutters drift til 20-minutters drift på store dele af dagen, ville efter min vurdering have været til større gene for brugerne af Kystbanen.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke