



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 16. februar 2015
J. nr. 2015-750

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 6. februar 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 374:

Når antallet af Øresundstog på værksted konstant ligger på 11-14 togsæt ad gangen, hvilket er over det dobbelte af de tilladte 6 togsæt, kan ministeren da tilslutte sig det synspunkt, at målet er for ambitiøst, set i forhold til Øresundstogenes mange fejl og dårlige driftsstabilitet, og at det derfor ikke tjener noget formål, fortsat at lade DSB-Øresund betale en bod på ca. 6,5 mio. kr. i 2014, og at ordningen derfor bør revideres, så den svarer til de reelle forhold?

Svar:

Som faktuel bemærkning til kommentaren om dårlig driftsstabilitet kan jeg indledningsvist anføre, at det af DSB's delårsrapport for 1.-3. kvartal 2014 fremgår, at Øresundstogsættene næst efter IC3-togsættene og ME-lokomotiverne har det største antal kilometer mellem tekniske hændelser blandt DSB's togmateriel.

Jeg kan endvidere oplyse, at DSB Øresund, da de i sin tid bød ind på kontrakten om Kystbanen, kendte det togmateriel, der ville blive benyttet på strækningen i kontraktperioden, og måtte påregne at blive fastholdt på det i tilbuddet specificerede behov for en værkstedsreserve på maksimalt 6 Øresundstogsæt gennem hele kontraktperioden.

Da togbetjeningen af Kystbanen blev sendt i udbud under den tidligere VK-regering, blev kravene til antal Øresundstogsæt på værksted ikke harmoniseret på tværs af Øresund. Det svenske kontraktkrav til antal Øresundstogsæt på værksted adskiller sig dermed fra det danske kontraktkrav. Den svenske operatør må holde maksimalt 8 % af Øresundstogsættene i den planlagte produktion på værksted (svarende til 8-9 Øresundstogsæt), hvorimod DSB Øresund i medfør af sit tilbud maksimalt må holde 6 Øresundstogsæt på værksted.

I forbindelse med udarbejdelse af den fælles køreplan og omløbsplan, der ligger til grund for togbetjeningen af strækningen Helsingør – Landegrænsen og videre ind i Sydsverige er der taget udgangspunkt i det svenske kontraktkrav. Dette



er en logisk følge af, at man er nødt til at have et fælles udgangspunkt, når man planlægger et integreret togsystem.

Side 2/2

Dette ændrer ikke på, at DSB Øresund i forhold til kontrakten med Transportministeriet er forpligtet til maksimalt at holde 6 Øresundstogsæt på værksted, hvilket vil skabe en større driftsreserve, som kan indsættes ifm. uforudsete hændelser. Dette er også afspejlet i den afslagsordning, som DSB Øresund og Transportministeriet aftalte med virkning fra 1. august 2013, idet DSB Øresund betaler bod for ethvert Øresundstogsæt på værksted ud over 6 Øresundstogsæt, dvs. fra og med Øresundstogsæt 7, på hverdage.

Transportministeriet har dog taget højde for problemstillingen, da afslaget pr. ekstra Øresundstogsæt på værksted bliver større, jo flere Øresundstogsæt, der holder på værksted. Øresundstogsæt nr. 13 på værksted koster således mere for DSB Øresund end Øresundstogsæt nr. 7. Det afspejler de stadig større relative potentielle trafikale gener pr. ekstra Øresundstogsæt på værksted.

Det er min vurdering, at en fortsættelse af afslagsordningen på de oprindelige vilkår til udløbet af Transportministeriets kontrakt med DSB Øresund er hensigtsmæssig, da den fastholder DSB Øresunds økonomiske incitament til at nedbringe antallet af Øresundstogsæt på værksted.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke