



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. december 2014
J. nr. 2014-4558

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. oktober 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Andersen (V).

Spørgsmål nr. 51:

Ministeren bedes gøre rede for, hvad det er for en "oprydning" på Kystbanen, han er i gang med, jf. ministerens udtalelse på TV2 Lorry 22. oktober 2014.

Svar:

Indledningsvist skal det nævnes, at det pågældende indslag hovedsageligt omhandlede de problemer, der har været på Kystbanen over sommeren 2014.

Den togtrafik, som DSB Øresund kører på strækningen Helsingør - landegrænsen mod Sverige, herunder Kystbanen, havde i 1. halvår 2014 en historisk høj rettidighed, hvilket er meget tilfredsstillende. Langt de fleste tog kørte altså til tiden i den periode, ligesom de i øvrigt også gjorde i 1. halvår 2013.

Over sommeren 2014 har rettidigheden dog ikke været tilfredsstillende. Årsagerne hertil har ifølge Banedanmark hovedsageligt været forsinkelser fra Sverige og infrastrukturfejl i Danmark. Dette har mit ministerium systematisk fulgt op på, og rettidigheden for DSB Øresund var i september 2014 derfor oppe på 91,2 %, mens den for oktober var endnu bedre, nemlig 93,4 %.

Jeg kan således konstatere, at det går meget bedre for rettidigheden nu i forhold til i sommer.

Hvad angår kapaciteten, har DSB Øresund periodevis haft problemer med, at DSB Vedligehold ikke har leveret et tilstrækkeligt antal Øresundstogsæt til at sikre, at togene på Kystbanen kører med det rette antal siddepladser. Dette resulterede sidste efterår i, at der nu bliver trukket et forholdsmæssigt afslag i DSB Øresunds vederlag, når DSB Øresund har for mange Øresundstogsæt på værksted.

Problemet eksisterer dog stadig, især i ferieperioderne, hvilket også kom til udtryk i sommeren 2014.



Der er dog sket det positive, at der nu allokeres flere folk til DSB Vedligeholdsværksted på Helgoland i perioder med risiko for ophobning af Øresundstogsæt på værksted. Dette forventes fremadrettet at kunne bidrage til, at der kommer flere togsæt ud og køre.

Samlet er situationen i dag, at togtrafikken nu kører bedre, end den gjorde i sommer, og at mit initiativ til en tættere opfølgning har virket. Pendlerne oplever således nu langt flere tog til tiden på Kystbanen, Banedanmark har udbedret deres infrastrukturfejl, og det er mit indtryk, at svenskerne er i gang med at forbedre deres infrastrukturproblemer. Vi arbejder dog fortsat på at få DSB Øresund til at nedbringe antallet af Øresundstogsæt på værksted yderligere.

På længere sigt må det overvejes, hvad der skal ske med trafikken på Kystbanen og over Øresund, når den nuværende kontrakt med DSB Øresund udløber i december 2015.

Hertil kan jeg oplyse, at jeg for det første finder, at togtrafikken på Kystbanen bør adskilles fra togtrafikken over Øresund, og i stedet drives i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik. Baggrunden herfor er bl.a., at hver tredje forsinkelse i DSB Øresunds trafik skyldes forhold i Sverige.

En fuldstændig adskillelse kan først ske, når flere banestrækninger på Sjælland er elektrificeret, og infrastrukturen er tilstrækkelig robust fx som følge af nye signaler, hvilket forventes implementeret i begyndelsen af 2020'erne. Den nuværende samdrift mellem Kystbanen og Øresundsbanen må derfor nødvendigvis fortsætte indtil videre.

Det er forventningen, at en sammenkobling af Kystbanen med den øvrige sjællandske trafik vil give øget rettidighed, særligt når de planlagte infrastrukturforbedringer, herunder signalprogrammet, er gennemført i begyndelsen af 2020'erne.

En gradvis adskillelse af trafikken forventes dog at kunne starte fra og med køreplansskiftet i december 2015, ved at flere tog fra Sverige vender på Østerport st., samtidig med at en del afgangene på Kystbanen køres i samdrift med andre banestrækninger på Sjælland.

For det andet mener jeg ikke, at Kystbanen bør genudbydes, men indgå i den kommende kontrakt med DSB. Hvis man udbyder en kompliceret kørsel på Kystbanen i en kortere overgangssituation, hvor trafikken gradvist skal omlægges, risikerer man at skulle betale en alt for stor risikopræmie til den private operatør.

Kontrakten med DSB vil blive udformet som en nettokontrakt, hvor DSB modtager billetindtægterne, ligesom det er gældende i for eksempel den nuværende



kontrakt med DSB om S-togtrafikken. En sådan kontrakt vil give et bedre incitament til, at operatøren prioriterer at få flere passagerer ind i toget.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke