

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 12. september 2016
J. nr. 2016-3413

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 24. juni 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Marlene Harpsøe (DF).

Spørgsmål nr. 556:

Ifølge svaret på TRU alm. del – spm. 516 påvirker id-kontrollen togdriften på Kystbanen, fordi det kræver mere materiel med id-kontrollen. Men når der kører færre tog over Øresund i myldretiden, og der dermed her benyttes mindre materiel, udligner det så ikke mere eller mindre det materiel, der benyttes ekstra i forbindelse med id-kontrollen?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, der oplyser følgende:

”Øresundstogene er sammensat i en dansk-svensk pulje, hvor DSB ejer 34 tog, mens det svenske Öresundståg ejer de resterende 75 af de i alt 109 togsæt, der kører i Øresundstrafikken på dansk og svensk side af Øresund. IR4 togsæt kører på kystbanen i myldretiden, men som udgangspunkt ikke på strækningen med ID-kontrol eller over Øresund, hvorfor driften med IR-4 togsæt på Kystbanen ikke påvirkes af ID-kontrollen.

Umiddelbart kunne man foranlediges til at tro, at aflysningen af myldretidstogene over broen på grund af ID-kontrollen vil spare materiel. Det forholder sig dog modsat; der anvendes faktisk mere materiel bl.a. på grund af ID-kontrollen. ID-kontrollen isoleret set betyder, at det samlede antal Øresundstogsæt i drift er 97 Øresundstogsæt mod 96 Øresundstogsæt inden indførelse af ID-kontrol, hvor togdriften fulgte den almindelige køreplan for 2016.

ID-kontrollen er dog blot et af mange aspekter, der påvirker materielforbruget på Kystbanen og Øresundsstrækningen, og det giver derfor ikke et retvisende billede at kigge på ID-kontrollen som en separat og enkeltstående faktor. For at holde materielforbruget nede har det eksempelvis været nødvendigt at foretage en række disponeringer som gør, at Kystbanen og Øresundsstrækningen samlet set mangler robusthed.



Disponeringerne indebærer bl.a., at der ikke er en bemandedt driftsreserve i Malmø i myldretiderne, der er fjernet en reservestamme i Malmø, og at der er nedformeringer (færre togsæt pr. tog) i Danmark og i svensk indenrigstrafik. Togene skal være planlagt, så de passer med det forventede passagertal over broen og med den togstørrelse, som den svenske trafikfører har bestilt indenrigs i Sverige. Hensynet hertil kræver ligeledes materiel, idet muligheden for at imødekomme den bestilte togstørrelse på den svenske strækning skal tilpasses i afgang fra Danmark. DSB har desuden måttet indhente materiel fra driftsreserven for at sikre et Øresundstogsæt til IC Bornholm.

Derudover bevirker grænsekontrollen i Hyllie, at det første myldretidstog fra dansk side, der oprindeligt skulle køre over broen med stop i Malmø C, kun kører til Kastrup. Lidt senere skulle dette tog have kørt fra Malmø C. Det betyder, at der skal anvendes ekstra materiel til at kunne dække afgang til og videre fra Malmø C. Desuden er køreplanen tilrettelagt, så Øresundstogene, der kører over broen i retning mod Sverige, skal vente 20 min. ved opholdet på Malmø C. Årsagen hertil er, at det længere ophold i Hyllie bevirker, at toget kommer for sent til Malmø C til at kunne fortsætte sin oprindelige plan mod f.eks. Kalmar. I stedet skal toget afgå i det efterfølgende Øresundstogs køreplan, eksempelvis i retning mod Göteborg. Dette kræver en opstartsfasen hver dag, hvor der til Malmø C skal anvendes ekstra togsæt til det første tog, der mangler på grund af grænsekontrollen i Hyllie.

Der er også forhold, som trækker i den anden retning, idet ID-kontrollen bevirker, at Nivå-Kastrup-systemet får en kortere vendetid i Kastrup. Den korte vendetid hjælper med at holde forbruget af Øresundstogsæt nede, men øger risikoen for forsinkelser og påvirker dermed den samlede robusthed på Kystbanen og Øresundsstrækningen.

Samlet set betyder ovenstående, at hvis alle togstørrelser og antallet af driftsreserver skulle fastholdes ift. den oprindelige køreplan for 2016, vil det totale behov for Øresundstogsæt i den nuværende køreplan, hvor ovenstående faktorer er medtaget, være større end det antal enheder, der er til rådighed i den samlede togpulje. Der er derfor i hele Øresundssystemet brug for flere Øresundstogsæt, end der er til rådighed i den samlede togpulje for at få køreplanen til at hænge sammen, og derfor har DSB og Skånetrafiken gennemført ovenstående tiltag for at imødekomme det øgede materielbehov.”

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt