

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2016  
J. nr. 2016-5085

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 12. oktober 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Marlene Harpsøe (DF).

**Spørgsmål nr. 44:**

Ifølge artiklen "En lokofører fortæller", bragt i Helsingør Dagblad den 20. september 2016, er der en ringe kommunikation mellem Danmark og Sverige i forhold til driften på Kystbanen, hvilket medfører forsinkelser til stor gene for passagererne. Hvad agter ministeren at gøre for at forbedre kommunikationen mellem Danmark og Sverige i forhold til driften på Kystbanen?

**Svar:**

Kystbanen er bundet sammen med Øresundsbanen og indgår på svensk side i et omfattende fjerntogssystem, der nærmest dækker hele Sydsverige. Integrationen af trafikken på Øresundsbanen og Kystbanen medfører, at fjerntrafikken fra Sverige er sammenbundet med den S-togslignende trafik på Kystbanen. Dette giver i sig selv driftsmæssige udfordringer.

Dertil indførte den svenske regering transportøransvar den 4. januar 2016 og pålagde dermed i praksis DSB at udføre id-kontrol af togpassagerer mellem Danmark og Sverige. Dette har udfordret punktligheden på Kyst- og Øresundsbanen yderligere.

I nedenstående tabel vises udviklingen i kunderettidigheden på Kyst- og Øresundsbanen for 2014, 2015 og de første tre kvartaler i 2016.

Det fremgår desuden af tabellen, hvor stor del af afvigelserne fra kunderettidigheden, der er forårsaget af forhold under DSB's eller Banedanmarks ansvarsområde eller af såkaldte eksterne forhold.

**Tablet 1 Kunderettidighed på Kyst- og Øresundsbanen**

	2014	2015	2016 1. kvartal	2016 2. kvartal	2016 3. kvartal
Kunderettidighed, pct.	79,6	76,6	73,3	66,7	74,1
DSB/DSB Øresund,	2,6	4,4	9,2	11,1	9,9



pct.					
Banedanmark, pct.	6,9	8,7	9,2	10,1	6,0
Eksterne forhold, pct.	10,9	10,3	8,4	12,1	10,0

I 2016 har særligt vedligeholdelse og passagerforhold påvirket punktligheden negativt inden for DSB's ansvarsområde. For Banedanmark har særligt sikring, herunder signalfejl, påvirket punktligheden. Under eksterne forhold har særligt forsinkelser fra Sverige påvirket punktligheden.

Den måde, som togtrafikken kan afvikles på efter indførelse af id-kontrollen på Københavns Lufthavn station, har som konsekvens, at togmateriel og infrastruktur over Øresund kan udnyttes langt mindre effektiv end før id-kontrollen. Derudover er trafikafviklingen mere sårbar over for driftsforstyrrelser, hvilket påvirker punktligheden på Kyst- og Øresundsbanen.

Da DSB står for togdriften på Kystbanen og dermed kommunikation herom med de svenske operatører og infrastrukturforvaltere, har jeg forelagt Marlene Harpsøes spørgsmål for DSB, der svarer følgende:

”Det trafikale samarbejde om afvikling af Øresundstogtrafikken foregår mellem de svenske parter Transdev og Trafikverket samt Banedanmark og DSB.

Efter DSB's opfattelse fungerer samarbejdet om den daglige trafikafvikling i vid udstrækning tilfredsstillende. Når DSB bliver bekendt med, at kommunikationen mellem Danmark og Sverige kan være årsag til forsinkelser på Kystbanen, tager DSB det naturligvis til efterretning.

Det er DSB's forventning, at der er yderligere potentiale i at styrke den fælles videndeling om årsager til forsinkelser på tværs af Øresundsbroen, så forbedringsindsatser i forhold til såvel trafikplanlægning som trafikafvikling i større grad tilgodeser behovene i både Sverige og Danmark. For at styrke videndelingen er Transdev og Trafikverket samt Banedanmark og DSB (og ligeledes Skånetrafiken og Øresundståg) derfor i gang med at etablere en fælles samarbejdsstruktur under arbejdstitlen Samarbejde i Øresundstogtrafikken (SØT). Den nye samarbejdsstruktur forventes lanceret i januar 2017.”

Jeg noterer mig, at DSB oplyser, at DSB og Banedanmark har fokus på at forbedre kommunikationen med de svenske parter i Øresundstogtrafikken, og er i gang med at etablere en fælles samarbejdsstruktur. Mit ministerium vil følge udviklingen i SØT-samarbejdet.

Mit ministerium holder desuden fortsat månedlige møder om rettidigheden på Kyst- og Øresundsbanen med blandt andre DSB, Banedanmark, Sund & Bælt, Øresundsbro Konsortiet og det svenske Trafikverket. Møderne har til formål at



sikre fokus på punktlighed og understøtte den nødvendige dialog mellem parterne på Kystbanen og i Øresundstogtrafikken.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt