

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. 45:**

I artiklen "En lokofører fortæller", bragt i Helsingør Dagblad den 20. september 2016, fortæller en lokofører "Og vores materiel er efterhånden blevet så elendigt, at det også går ud over passagererne med forsinkelser og så videre. Det kan være dørene og meget andet, der ikke fungerer. Ofte kører vi også kun med 50 procents trækraft, så det bliver umuligt at indhente forsinkelserne". Hvad er ministerens holdning til dette, og hvad agter ministeren at gøre for at imødegå de problemer som opridses?

**Svar:**

Da spørgsmålet omhandler DSB's materiel, har jeg forelagt spørgsmålet for DSB, der oplyser følgende:

"DSB kan ikke genkende billedet af, at Øresundstogsættene ofte kører med 50% nedsat trækraft og derfor har svært ved at indhente forsinkelser.

DSB medgiver, at der har været og fortsat er udfordringer med togmateriellets præstation på Kystbanen.

DSB har siden efteråret 2015 været udfordret af, at togflådens præstation (målt som gennemsnitligt antal kørte kilometer mellem hændelser, som forårsager, at toget tages ud af drift) generelt har været faldende. Dette gælder også for Øresundstogene, som har haft mange hændelser.

Øresundstogsættene har i 2016 desuden været ramt af flere store havarier. Bl.a. påkørte et Øresundstog i Sverige en elg, et andet Øresundstog blev påkørt af et svensk tog og flere andre Øresundstog har været udsat for lignende uheld, som har resulteret i et stort behov for reparationer og vedligehold. Havarierne betyder både, at der er færre driftsklare tog, og at de havarede tog samtidig optager plads på værkstederne.

ID- og grænsekontrollen mellem Danmark og Sverige medfører et øget materielforbrug. For at holde materielforbruget nede har DSB fjernet tre togsæt, der



stod som driftsreserver i Malmø. Det manglende reservemateriel betyder, at når Øresundstogene er ude af drift, er der mindre kapacitet i myldretiderne og mindre mulighed for genopretning af trafikken ved eksempelvis fejl på materiellet.

DSB har i juni 2016 igangsat en analyse af årsagerne til den faldende udvikling i materiellets præstation herunder Øresundstogsættene. Analysen er tilendebragt og der arbejdes i øjeblikket med prioritering af, hvilke konkrete tiltag der skal iværksættes for at adressere de identificerede udfordringer.”

Det er beklageligt, at Øresundstogsættene, der benyttes af DSB på Kystbanen, har været ramt af flere store havarier i 2016, samtidig med at det svenske krav til id-kontrol og grænsekontrollen mellem Danmark og Sverige har medført et øget materielforbrug og dermed færre driftsklare reserver.

DSB oplyser derudover, at DSB's materiels præstation generelt har været faldende, og at det også omfatter Øresundstogene. Det er selvsagt ikke tilfredsstillende, men når det er sagt, noterer jeg mig også, at DSB har fokus på at finde årsagerne til materiellets faldende præstation og på det grundlag vil være i stand til at prioritere, hvilke konkrete tiltag, der skal iværksættes.

Jeg følger sagens udvikling tæt, og jeg forventer, at DSB iværksætter de tiltag, som analysen har vist nødvendige.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt