

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 31. oktober 2016
J. nr. 2016-4953

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 6. 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. 6:

Ministeren bedes som opfølgning på svar på TRU, alm. del, spm. 556 og spm. 557 (2015-16) redegøre for, hvor mange ekstra Øresundstogsæt, der er brug for, hvis driften skal fungere som normalt (ingen nedformering, bemanded driftsreserve i Malmö, reservestamme i Malmö etc.), herunder hvordan det vil foreholde sig, hvis der kun er gennemsnitlig 6 Øresundstogsæt ude af drift, og der blev anvendt det samme antal IR4-togsæt som under den tidligere operatør DSB Øresund/First.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, der oplyser følgende:

"DSB har brug for fire Øresundstogsæt mere end de 109 togsæt, der er til rådighed i den samlede dansk-svenske pulje, hvis der skal korrigeres for de tiltag (nedformeringer, bemanded driftsreserve i Malmø, reservestamme i Malmø mv.), som nævnes i ministerens svar på TRU alm. del 556, og såfremt der stadig er ID- og grænsekontrol.

DSB forstår henvisningen i spørgsmålet til togsæt 'ude af drift' som togsæt, der ikke kan bruges i drift.

Antal togsæt, der er ude af drift, dækker over havarerede togsæt og den faste værkstedpulje, som DSB i dag har fastsat til ni Øresundstogsæt. Såfremt DSB kun måtte have seks Øresundstogsæt 'ude af drift' i gennemsnit, ville det betyde, at DSB skulle reducere sin værkstedspulje fra de nuværende ni til seks Øresundstogsæt. Dette vil teoretisk set reducere behovet for ekstra Øresundstogsæt fra de ovenfor omtalte fire til ét Øresundstogsæt. En reduktion af værkstedspuljen ville dog medføre store negative konsekvenser for driften, da køreplanen ville blive sårbar og mindre robust, hvilket vil resultere i aflysninger og forsinkelser til stor gene for kunderne. Det vil efter DSB's opfattelse ikke være en realiserbar løsning.



For så vidt angår DSB's anvendelse af IR4-togsæt, så anvender DSB i dag ét IR4-togsæt mere i myldretiden i forhold til, hvad DSB Øresund gjorde i 2015. Det ekstra IR4-togsæt bruges i dag til at opformere en afgang i myldretiden til to IR4-togsæt i stedet for ét, og det påvirker derfor ikke behovet for antallet af Øresundstogsæt.

For så vidt angår anvendelsen uden for myldretiden, så anvendte DSB Øresund i 2015 fem IR4-togsæt. I dag anvender DSB ikke IR4-togsæt uden for myldretiden, og de afgang, som i 2015 blev kørt med IR4-togsæt, bliver i dag kørt med Øresundstogsæt. Dette påvirker dog ikke det samlede behov for Øresundstogsæt, da disse afgang køres uden for myldretiden, hvor materielbehovet ikke er dimensionerende for den samlede materielanvendelse.”

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt