



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 23. nov. 2005
J.nr. : 500-000012

Trafikudvalget har i brev af 8. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 4 (L 23), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 4:

”Hvilke konkrete problemer har privatbanerne med de nuværende krav til trafikbetjeningen, siden opgørelsesmetoden skal ændres fra antal afgang til f.eks. antal kørte togkilometer.”

Svar:

Forslaget til ændring af de nugældende regler om trafikomfanget på privatbanestrækningerne er blevet til på foranledning af konkrete henvendelser fra privatbanerne, amterne og Hovedstadens Udviklingsråd. I anledning af spørgsmålet har jeg bedt Hovedstadens Udviklingsråd og Amtsrådsforeningen om en gennemgang af de nuværende problemer ved beregningsmåden for privatbanernes togtrafik på de enkelte banestrækninger.

HUR har bl.a. oplyst, at det under den nuværende lovgivning med krav til privatbanernes trafikbetjening ikke er muligt at give kunderne en trafikbetjening, der harmonerer med det mest optimale tilbud - både set ud fra kundernes ønsker og det mest rentable tilbud set fra Privatbanernes synspunkt. Det betyder, at ændrede forhold omkring rejsemønstre og demografi ikke i tilstrækkeligt omfang kan indpasses i trafikbetjeningen.

Den aftale, der er indgået mellem staten og amterne/HUR, forpligtiger amterne/HUR til som minimum at bibeholde et uændret antal togafgange indenfor bestemte tidsrum (bl.a. kl. 06.00 – 21.00 på hverdage) svarende til udbudet år 2000. I modsat fald vil der blive tale om hel eller delvis reduktion af de aftalte investeringstilskud.

HUR erklærer, at man har fuld forståelse for, at det skal sikres, at privatbanerne lever op til intentionerne i det oprindelige aftalegrundlag. For at til-

godese begge hensyn er præsterede togkilometer pr. år efter HURs opfattelse den mest hensigtsmæssige opgørelsesmetode af de to muligheder.

Skønsmæssigt er 95 % af Lokalbaneln A/S' drift placeret i de i aftalen angivne tidsrum, som ikke må ændres uden afledte konsekvenser for investeringstilskuddet. Det medfører, at mulighederne for at tilpasse driften til kundernes behov i realiteten ikke eksisterer. Markedstilpasninger kan stort set kun ske i form af udvidelser af udbudet og dermed med øgede driftsomkostninger til følge.

Det er derfor vanskeligt oplyser HUR, indenfor de givne økonomiske rammer og aftalen om trafikbetjening at efterkomme bl.a. følgende forhold:

- Ændrede behov som følge af ændret busbetjening
- Ændrede behov som følge af ændrede pendlingsmønstre
- Differentieret efterspørgsel sommer/vinter (meget aktuelt i Nord-sjælland)
- Ønsker om flere og senere afgang om aftenen
- Ændrede behov som følge af ændringer i DSBs køreplaner

HUR finder, at det ud fra en helhedsbetragtning er u hensigtsmæssigt, at krav til trafikbetjening baseres på trafikomfanget i år 2000, og dermed forhindrer nye tiltag til gavn for kunder og økonomi.

Amtsrådsforeningen har oplyst, at privatbanerne i forbindelse med mindre køreplansændringer har erfaret, at disse ændringer ikke kunne blive accepteret af Trafikstyrelsen på grund af de nuværende regler om antal afgang inden for specifikke tidsrum og en opdeling i strækninger i stedet for selskaber.

Amtsrådsforeningen oplyser endvidere, at efter overdragelsen af privatbanerne til amterne har flere privatbaner fusioneret. De fusionerede selskaber ser samlet på, hvordan service og ressourceanvendelse kan optimeres mest muligt. Amtsrådsforeningen finder derfor, at opdelingen af trafikomfanget på de enkelte strækninger kan medføre, at der ikke opnås de bedste trafikale løsninger.

Amtsrådsforeningen finder endvidere, at såfremt man ændrer reglerne fra bestemte tidsintervaller til f.eks. kørte togkilometer vil ændringen, som samlet set er både en serviceforbedring og en mere optimal udnyttelse af ressourcerne, kunne iværksættes.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen