

## Samrådstale om ny DSB-kontrakt

---

Jeg har været medlem af transportudvalget i 9 år, før jeg blev udpeget som transportminister. Det har altid været sådan - og er det fortsat - at det er ministeren, der tilrettelægger forhandlinger, og de af os, der har transportpolitisk erfaring, ved, at vi her arbejder med virkelig store beløbsstørrelser og også store samfundshensyn, hvorfor der finder et stort arbejde sted for ministeren forud for disse forhandlinger. Folketingsåret er ikke startet endnu, og jeg kan forstå at dette udvalg har været på rejse i USA for at finde inspiration til den danske transportpolitik. Det synes jeg er fornuftigt. Mens udvalget altså kan afholde rejseaktiviteter mm i perioden før folketinget åbner i oktober, benytter



jeg og mit ministerium den tid til at lave de robuste og gennemarbejdede grundlag, der skal være til stede, når de politiske forhandlinger sættes i gang.

Jeg har da forståelse for, at man i oppositionen er utålmodig. Jeg så i et nyhedsmedie i morges, at Venstre siger, at de vil forsøge at "ryge ministeren ud". Der kan jeg berolige med, at det kommer ikke til at ske. Man kan tænde nok så meget op - jeg lægger først noget frem for folketingets partier, når det er så solidt, at vi er helt sikre på ikke at gentag fortidens fejl. Tænk bare på IC4.

Jeg husker hvordan jeg i foråret blev kaldt i folketingssalen og svare på spørgsmål om det, Venstre kaldte transportpolitisk tomgang. Dengang skrev oppositionen læserbreve og var



helt oppe i de tynde grene øverst i træet. Jeg forsøgte dengang at berolige Venstrefolkene, men det prellede ligesom af. Men hvordan endte det? Jo, netop fordi jeg fulgte den drejebog, jeg havde lagt, lykkedes det før sommer at lukke samtlige af de forhandlingsforløb, jeg havde åbnet. Vi indgik aftale om en helt ny lov om metrobyggeriet, en ny metro til sydhavnen, fik aarhus letbane-projektet tilbage på sporet, afsat et rekord stort beløb til cykelstier rundt om i Danmark, fandt penge til letbanen rundt om Kbh, finansierede i alt fire nye vejprojekter fordelt over hele landet. fandt finansiering til den nye forbindelse for bilister til både Nordhavnen og restbeløbet til fjordforbindelsen ved Frederikssund, et mindre beløb til cykelstiforbindelse over Limfjorden, aftalt at udbygge S-togsnettet med en ny



mulig station ved Vinge, udbygning af jernbanen omkring Esbjerg. Med meget mere.

Jeg havde forberedt mig på at blive beskyldt for meget, men tomgang alligevel?

**Samrådsspørgsmål  
AU+AV**

**Tema: Den uafklarede situation og ministerens plan for kontraktforhandlingerne**

Jeg er meget enig med spørgerne i, at genforhandlingen af kontrakten med DSB og kravene til den fremtidige togdrift er vigtige spørgsmål.

Når det handler om DSB og om den kommende kontrakt, er der tale om meget store pengebeløb. Der er komplicerede forhold som fx IC4-togene og ikke mindst er der tale om kommende investeringer i milliardklassen i nye eltog.

Derfor er det også helt afgørende, at vi har et solidt grundlag at stå på, når vi skal drøfte dette.



Vi skal være på helt sikker grund, når det drejer sig om DSB – historien viser, at alt andet vil være galimatias; se bare på IC4-skandalen.

Det er helt forkert at sige, at der har været et tomrum. Må jeg også minde om, at vi i foråret sådan set tog hul på drøftelserne om den fremtidige jernbane og dens organisering, da jeg indbød alle Folketingets partier til sonderingsmøder om organiseringsspørgsmålene.

Jeg har som transportminister det privilegium at indkalde Folketingets partier til forhandlinger, når jeg mener, at vi har et tilstrækkeligt solidt grundlag, at drøfte tingene ud fra. Det har jeg ikke vurderet, at vi har haft, men nu er det ved at være på plads.

Et af de elementer, der har været væsentligt at få på plads har været en samlet materielstrategi. Den har DSB offentliggjort for kort tid siden, og nu har vi også den eksterne kvalitetssikring på plads. Kvalitetssikringen siger, at DSB kan gå videre, men angiver samtidig en række forhold, som DSB



skal være opmærksom på i de kommende faser af materielarbejdet.

Dermed er et vigtigt element for kontraktforhandlingerne kommet på plads.

Samtidig er vi nu også ved at have det økonomiske grundlag på plads for DSB's fremtidige drift. Den viser grundlæggende, at hvis man ikke reducerer DSB's kontraktbetaling, så vil man kunne levere trafikudvidelser bl.a. til betjeningen af København-Ringstedbanen, og man vil kunne købe de nødvendige eltog til fremtidens togdrift. Det kommer jeg tilbage til lidt senere.

Der pågår dog stadig drøftelser med DSB om problemstillingen med IC4, som har stor betydning for DSB's økonomi. Jeg vil også komme tilbage til problemstillingen om IC4 lidt senere.

Jeg kan derfor berolige spørgerne med, at jeg har i sinde at indkalde partierne til forhandlinger i efteråret.



Jeg kan også berolige spørgerne med, at alle de spørgsmål, som I ønsker mit svar på i dag, vil indgå i regeringens udspil til forhandlingerne.

**Samrådsspørgsmål  
Ål AZ**

**Tema: Køreplaner for 2015 uden kontrakt**

Med køreplanen for 2015 har vi sikret, at togdriften fortsætter til næste år.

Det er korrekt, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger en kontrakt mellem DSB og Transportministeriet, som regulerer DSB's trafikale forpligtelser i 2015.

Men jeg har som transportminister en forpligtelse til at opretholde jernbanetrafikken, og derfor har Transportministeriet - af hensyn til muligheden for at planlægge og gennemføre trafik i 2015 - godkendt køreplanen.

Jeg tror, at alle vil være enige med mig i, at uanset hvordan genforhandlingen af DSB-kontrakten forløber, så kan vi ikke leve med, at der fra næste år ikke kører tog på de danske skinner.



Man kan derudover se på regeringens Finanslovsforslag, at bevillingerne til DSB's trafik i 2015 også er på plads – og uden en reduktion i betalingen, som andre partier lægger op til.

Dermed har vi sikret ro til, at vi kan forhandle en god kontrakt med DSB med Folketingets partier.

I spørgsmålet lægges det til grund, at DSB fra ultimo 2014 vil køre med 'provisoriske køreplaner' uden kontrakt. Dette er ikke tilfældet.

Skulle det – mod forventning – ske, at vi ikke har landet en aftale den 1. januar 2015, er det muligt at forlænge den eksisterende kontrakt med 1 år. Og i sidste ende kan jeg pålægge DSB en sådan forlængelse.

I så fald vil kontraktgrundlaget for den godkendte køreplan i 2015 være det samme som i dag, ligesom vilkårene vil være de samme fx i forhold til passagerernes rettigheder ved aflysninger.





DSB-kontrakten blev allerede under den tidligere regering ændret, så DSB ikke skulle betale bod til Transportministeriet for forsinkelser og aflysninger. I stedet skulle DSB betale bod til passagererne i form af en kompensation.

Uanset om der er en kontrakt eller ej, så har DSB også en forpligtelse til sikre passagerenes rettigheder, herunder til at udbetale kompensation til passagererne, da dette er reguleret i en EU-forordning.

For en ordens skyld vil jeg nævne, at Transportministeriet efter den gældende kontrakt har mulighed for at regulere kontraktbetalingen til DSB, hvis kundetilfredsheden kommer under et vist niveau.

Heldigvis ligger kundetilfredsmålingerne så højt, at det endnu ikke har været aktuelt at pålægge DSB bod på dette grundlag.

**Samrådsspørgsmål AX+AY**

**Tema: Tema finansiering af Eltog/udfasning af IC4**

Der er afsat ca. 4,2 mia. kr. årligt på finansloven til indkøb af togtrafik hos DSB. En betydelig del af den



kontraktbetaling går til at dække omkostninger til DSB's investeringer - hvoraf anskaffelse af togmateriel er helt dominerende.

Der er derfor intet nyt i, at DSB forventes at skulle stå for indkøb og finansiering af nye el-tog i den kommende kontraktperiode. Som andre virksomheder må DSB i praksis finansiere sine investeringer gennem låneoptagelse, hvor overskuddet fra den løbende drift – herunder statens betaling til DSB - skal betale renter og afdrag.

Det er i øvrigt ikke anderledes end, når trafikken udbydes. Hvis operatøren forventes at afskaffe nye tog, så skal omkostningerne til forrentning og afskrivning af investeringen dækkes.

Når oppositionen fremturer med, at regeringen ikke har afsat penge i Togfonden til køb af tog. Ja så er det ren bragesnak. Fordi regeringen investerer i fremtidens jernbane betyder det ikke, at omkostningen til driften – herunder til materiellet – pludselig ikke længere skal



afholdes af operatøren. Det er jo trods alt også operatøren, som indkasserer billetindtægterne.

DSB vil i de kommende år få behov for at anskaffe nye eltog til erstatning for eksisterende tog og for at imødekomme passagertilvæksten. I perioden frem til midten af 2020'erne er der foreløbigt opgjort et behov på 260 nye eltog af DSB. Det konkrete behov vil dog afhænge af, hvordan den endelige samlede materielplan kommer til at se ud, samt hvordan passagervæksten rent faktisk udvikler sig.

De fulde investeringer er budgetteret til knap 24 mia. kr. Hertil kommer andre udgifter til følgeinvesteringer i værksteder og klargøringsanlæg mv. for godt 2 mia. kr.

Eller sagt på en anden måde er regeringen parat til, at der skal investeres i alt 25-26 mia. kr. fremtidens tog.



De samlede afskrivninger på de nye tog andrager omkring 1,1 mia. kr. om året, når de er fuldt indfasede.

Det aktuelle DSB budget indeholder allerede afskrivninger på omkring 1 mia. kr. årligt og yderligere udgifter på 1/2 mia. kr. til rentebetalinger.

I takt med at de gamle tog udrangeres opstår der imidlertid rum til afskrivning af nyt materiel OG forrentning af de tilhørende lån!

Det betyder naturligvis, at vi skal sikre et DSB, som fortsat kan løfte opgaven med at sikre den løbende finansiering af togmateriellet.

DSB gennemfører i disse år store effektiviseringer, der løbende billiggør driften. Hertil kommer, at DSB med de nye tog kan udnytte mulighederne for hurtige rejsetider i Timemodellen, hvilket også forbedrer økonomien markant.

Det betyder samlet set, at der skabes et tilstrækkeligt økonomisk råderum inden for den nuværende kontraktbetaling til,



at DSB kan varetage den økonomiske udfordring, det er at anskaffe fremtiden tog.

De foreløbige beregninger viser dog, at der ikke er råd til også at foretage en forceret udfasning af IC4 fra driften. Det skyldes, at gælden jo ikke forsvinder bare fordi, man ikke bruger toget, OG at der samtidig skal anskaffes alternative tog. Man kommer med andre ord til at betale dobbelt i en årerække, hvis man vil hurtigt af med IC4.

Jeg er dog åben overfor en politisk drøftelse af, hvilken rolle IC4 skal spille fremadrettet. Men hvis man - som jeg hører oppositionen - ikke ønsker IC4 i den oprindeligt tiltænkte rolle, eller ønsker dem helt afskaffet, så må man også svare på, hvor pengene skal komme fra til det?

Jeg undres derfor også, når man kan læse, at Venstre vil reducere 300 mio. kr. ÅRLIGT i kontraktbetalingen til DSB. Bare for at sætte det ind i en sammenhæng, så svarer 300 kr. årligt



til, at DSB kan afdrage og forrente indkøb af nye tog for omkring 5 mia. kr.

Jeg vil meget snart oversende DSB's beslutningsoplæg "Fremtidens Tog" sammen med den eksterne kvalitetssikring fra Deloitte til Transportudvalget, så det kan indgå i de videre politiske drøftelser af fremtidens togmateriel.

Som udvalget ved, så har DSB igangsat en ekstern udredning af IC4. DSB udarbejder samtidig en plan B til at håndtere situationen, hvis IC4 helt eller delvist opgives. Den endelige beslutning om IC4-toget fremtid må nødvendigvis afvente den eksterne udredning.

Det ligger dog allerede nu fast, at der skal findes flere penge, hvis man fra politisk side ikke ønsker IC4-toget i den oprindelige rolle i fjerntrafikken – eller hvis man ønsker dem helt ud af trafikken. Og som jeg hører oppositionen med Venstre i spidsen, så er der et ønske om helt at droppe IC4. Men hvad med pengene? Har Venstre fundet de 4,6 mia. kr., som IC4 og IC2 i dag er værdisat til?



**Samrådspørgsmål**  
**Ål AW**

**Tema: Timemodellen**

Regeringen har derimod nu anvist, hvordan fremtiden togmateriel kan finansieres. Det sker gennem de forbedringer af økonomien, som Timemodellen medfører sammenholdt med, at kontraktbetalingen til DSB fastholdes og DSB's fastholdes på, at driften fortsat skal effektiviseres.

Det er også derfor afgørende, at timemodellens køreplan holder. Timemodellens rejsetid på én time mellem de største byer er jo ikke taget ud af den blå luft, men lavet på baggrund af grundige beregninger af, hvordan rejsetidsbesparelserne kan komme passagerer over hele landet til gode – og ikke kun mellem de store byer.

Med én time mellem de største byer kan rejsetidsgevinsterne nemlig sprede sig som ringe i vandet til en lang række mindre byer over hele landet. Det er muligt ved hjælp af korte omstigningstider fra superlyntog til andre tog, men netop betinget af timedriften på hovedstrækningerne.



Så lad mig slå fast en gang for alle; Timemodellen kan og skal realiseres. Både Trafikstyrelsen og Banedanmark har undersøgt sagen og bekræfter, at det er muligt.

Forskellen mellem DSB's vurdering af køretiderne i timemodellen og Trafikstyrelsen og Banedanmarks er, at DSB lægger mere luft ind i køreplanen.

Der skal ikke herske tvivl om, at målet med Timeplanen er, at passagerene skal komme hurtigere frem. Jeg mener derfor, det vigtige er, at togene kører og ikke holder stille, og derfor holder jeg mig også til vurderingen fra Trafikstyrelsen og Banedanmark. Jeg ser ingen grund til unødigt luft i køreplanen.

Her går jeg i øvrigt ud fra, at i hvert fald Venstres ordfører er enig med mig i, at togene skal køre uden unødige køretidstillæg, da jeg da husker, at en af mine forgængere blev kaldt i samråd for at redegøre for, *"Hvilke konkrete initiativer agter ministeren at tage med henblik på at optimere rejsetiderne for*





*tog under hensyntagen til  
rettidigheden?”.*