

## Samrådsspørgsmål AZ, AÆ, AØ, AÅ, BA og BB

---

### *Indledning*

Tak for de mange spørgsmål, som i store træk handler om, hvad jeg som minister har tænkt mig at gøre ved de problemer der har været på Svendborgbanen.

Lad mig indledningsvist starte med at understrege, at det var den tidligere regering med støtte fra SF og Enhedslisten, som forhandlede den gældende trafikkontrakt med DSB på plads.

Der fremgår af denne kontrakt et årligt minimumskrav til rettidigheden for hele fjern- og regionaltrafikken - ikke for hver enkelt strækning. Det er det mål, jeg som kontraktholder kan følge op på.

Dog er der i trafikkontrakten indskrevet en pendlerrejsetidsgaranti.

Pendlerrejsetidsgarantien er en ordning, hvor pendlere, som har tilmeldt sig en given strækning, kan få udbetalt kontant compensation, såfremt DSB ikke lever op til minimumskravet til kunderettidigheden på den tilmeldte strækning.



Det er dermed pendlerne, ikke mig som minister, som kan stille krav til DSB på de enkelte strækninger.

Det synes jeg er værd lige at dvæle ved. For hvis vi skal have en god drøftelse på dette samråd må vi også have en fælles forståelse af, hvilke instrumenter, den tidligere regerings kontrakt har givet mig som minister.

Lige som samrådsspørgerne går jeg op i, at alle passagerer har rettidige tog. Naturligvis også på Svendborgbanen.

Jeg kan spørge DSB om årsagen til lav rettidighed på den enkelte strækning. Jeg kan spørge, om der kan gøres noget for at få mere præcise tog. Men jeg kan ikke stå og sige, at DSB ikke overholder kontrakten, hvis en enkelt strækning kører dårligt. Så længe den samlede regularitet lever op til kontrakten.

Det kan man synes er frustrerende. Det synes jeg sådan set også. Men sådan har man altså lavet kontrakten.

Jeg vil her gerne understrege, at betjeningen af Svendborgbanen rent



faktisk er blevet meget bedre siden efteråret.

Siden starten af februar og til slutningen af marts lå rettidighedstallene over DSB's og Banedanmarks måltal.

I slutningen af marts var DSB så desværre nødt til, midlertidigt, at indsætte IC4 i stedet for IC3 på to daglige omløb på Svendborgbanen.

Indsættelsen varede frem til og med 8. april og det har desværre kunne ses på rettidigheden, der nogle dage har været under målene.

IC3 er nu igen indsat på Svendborgbanen og rettidigheden er tilsyneladende på vej til bedring.

**Spørgsmål AZ**

*”Mener ministeren, at det er rimeligt, at hver fjerde tog og op mod hvert andet tog om morgenen på Svendborgbanen var forsinket i januar, jf. artiklen ”Hver fjerde tog forsinket i januar” i Fyens Stiftstidende den 23. februar 2016?”*

Det korte svar på spørgsmål AZ er ”Nej”. Det er min personlige holdning. Men



igen må vi jo være opmærksomme på, hvilke redskaber, jeg har fået i trafikkontrakten.

Spørgerne har jo selv været med til at forhandle et årligt minimumskrav for hele jernbanenettet i kontrakten. Der er ikke et månedligt mål krav og heller ikke et mål for hver strækning.

Der skal ikke være tvivl om, at jeg synes det er ærgerligt, at der har været så mange forsinkede tog i en periode på Svendborgbanen. Derfor har jeg også spurgt til problemet, og bedt DSB lave en handlingsplan.

Men med kontrakten i hånden, er det eneste jeg formelt kan gøre, at sikre mig, at pendlerne får udbetalt de kompensationer, som de har krav på.

**Spørgsmål AÆ**

*”Hvad agter ministeren at gøre, for at sikre at DSB lever op til de fastsatte rettighedstal på Svendborgbanen, så passagerne kan få tog til tiden?”*



Her må jeg igen henvise til den kontrakt, som den tidligere regering indgik med DSB.

Hvad angår Svendborgbanen fremgår der ikke fastsatte rettidighedstal, som jeg kan følge op på over for DSB. Det er som sagt en sag mellem DSB og pendlerne.

Når det så er sagt, vil jeg også gerne tilføje, at jeg skam går meget op i, at passagerne kan stole på, at DSB overholder den køreplan, som DSB selv har lavet.

Derfor bad jeg i starten af året DSB om at udarbejde en handlingsplan for Svendborgbanen. Så der kunne rettes op på den dårligere rettidighed, hvilket jo også er i DSB's egen interesse.

På baggrund af handlingsplanen blev der indsat IC3-tog i de tog, som før blev kørt med IC4.

IC3-togene er mere pålidelige end IC4-togene. Og af de 14-dages rapporter, som jeg også modtager fra DSB, kan der ses en tydelig forbedring i rettidigheden.



Den 30. marts 2016 modtog jeg så en opfølgning på handlingsplanen fra DSB.

Herfra kan læses, at rettidigheden siden starten af februar måned 2016 har ligget på et stabilt højt niveau.

Jeg vil dog understrege, at jeg, trods de gode tal, fortsat har bedt DSB fremsende mig rettidighedsrapporter hver 14. dag.

For det ligger mig meget på sinde, at følge med i, om passagerne og pendlerne oplever den rettidighed, som de er blevet lovet.

**Spørgsmål AØ**

*”Hvad vil ministeren gøre, for at problemet med overfyldte tog i myldretiden løses, særligt i lyset af at der nu indsættes mindre tog på Svendborgbanen?”*

Endnu engang må jeg henvise til kontrakten og hvad jeg tidligere har sagt her. De måltal der er indskrevet i kontrakten til siddepladskapacitet er et landskrav.



Der er altså ikke formuleret krav for hver enkelt strækning – heller ikke for Svendborgbanen.

Derfor kan jeg ikke gøre noget ved, at der indsættes Desirotog på strækningen, og det blev udvalget også orienteret om den 11. februar 2016 i forbindelse med Flemming Jensens præsentation af handlingsplanen.

**Spørgsmål AÅ**

*”Mener ministeren, at information om forsinkelser og aflyste tog har været tilfredsstillende over for pendlere?”*

Jeg tror aldrig man kan informere tilstrækkeligt. Efter min mening er en væsentlig del af informationen også en forventningsafstemning. For eksempel sådan, at man ikke oversælger en kontrakt...

Når det er sagt, har jeg dog ikke kunnet se nogen væsentlig utilfredshed med informationsniveauet i de mange breve, jeg har modtaget om problemerne på Svendborgbanen.



Men hvis jeg får konkrete henvendelser om dårlig information, vil jeg naturligvis se på det.

**Spørgsmål BA**

*”Kan ministeren oplyse, hvornår passagerne på Svendborgbanen kan regne med at få tog til tiden?”*

I forhold til samrådsspørgsmål BA, kan jeg henvise til mit tidlige svar til spørgsmål AÆ.

Som nævnt, har jeg siden starten af februar måned, hver 14. dag, modtaget en rapport fra DSB der viser rettidighedstallene på Svendborgbanen.

Både operatørrettidigheden og kunderettidigheden har generelt været opadgående siden starten af januar måned.

Målet for kunderettidighed og operatørrettidighed er for 2016 henholdsvis 81,8 og 93,8.

Mellem 12. februar og 2. april, var kunderettidigheden ikke under målet.

Herefter og frem til den 8. april, hvor IC4 igen blevet taget af banen, har der





desværre været dage, hvor rettidigheden ikke har nået målene.

Jeg ved godt, at disse tal ikke er perfekte, men de viser i overvejende grad, at de tiltag som DSB foretog i forbindelse med handlingsplanen, fungerer.

Som nævnt tidligere, modtog jeg den 30. marts 2016 en opfølgning på handlingsplanen.

Den viser, at resultaterne for februar og marts måned ligger på niveau eller over tidligere års præstationer, og bedre end kontraktkravet.

Det er jeg glad for, men som jeg også nævnte tidligere, har jeg bedt DSB om fortsat at afrapportere rettidighedstallene til mig.

**Spørgsmål BB**

*”Kan ministeren garantere, at det er slut med, at passagerne mod deres vilje bliver sat af på Stenstrup station?”*

Jeg kan sagtens forstå frustrationen over, at blive sat af på en tidligere station



og dermed skulle vente der på det næste tog.

DSB har oplyst, at Stenstrupløsningen er en disponeringsplan, som anvendes til at genoprette trafikken, hvis der sker forsinkelser, som ikke kan indhentes på andre måder.

Det er med andre ord en plan, som anvendes, når trafikken ikke kører som planlagt. Her har DSB i kontrakten frihedsgrader til at gøre det, der bedst sikrer en genopretning af trafikken.

DSB har oplyst mig om, at når man vender i Stenstrup er det for at sikre, at større forsinkelser på et sydgående tog ikke spreder sig til det nordgående tog. Hermed mindsker man antallet af passagerer, der bliver berørt af en større forsinkelse.

Tanken er, at det det trods alt er bedre, at et tog ændrer sin standsningsplan, således det tog ikke bliver yderligere forsinket mod Odense. Hvilket det ville blive, hvis det fortsatte til Svendborg.



Jeg kan tilføje, at der er indskrevet en standsningsplan i trafikkontrakten.

Det fremgår af den, at der i Svendborg minimum skal være ét stop i timen alle dage i tidsrummet 06.00-23.59 – indenfor rammerne i trafikeringsplanen, samt ét stop i timen mandag til fredag i dagtimerne.

DSB har oplyst, at DSB, trods de gange toget er vendt i Stenstrup, rent faktisk har overholdt standsningsplanen for Svendborg.