



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 19. februar 2018
J. nr. 2018-808

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 30. januar 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 355:

Har ministeren undersøgt, om DSB er i besiddelse af egnet materiel, som kan afhjælpe togmanglen i Østdanmark, eller om sådant materiel kan revireres fra udlandet, hvis situationen kommer til at vare længere end som foreløbigt vurderet indtil marts?

Svar:

Jeg har bedt DSB om at besvare spørgsmålet. DSB har anført følgende:

”DSB indsætter i sagens natur alt køreklart materiel for at sikre flest mulige afgange og siddepladser.

Hovedessensen ved DSB's valgte trafikale løsning er at fastholde stabilitet og dermed høj punktlighed i hele det trafikale system i Danmark. Derfor er ændringer i den trafikale betjening stort set begrænset til trafiksystemer, hvor ME-lokomotiver og dobbeltdækkervogne kører i forvejen. Det vil sige Nordvestbanen mellem København - Holbæk/Kalundborg og Sydbanen mellem København -Nykøbing F.

Den strategiske driftsreserve af MR-togsæt er aktiveret og indsat på den skrå bane mellem Fredericia og Struer. Det frigiver IC4-materiel, der er flyttet til Sydbanen og Nordvestbanen. Ved at aflyse tre lyntog mellem København og Odense/Aarhus er der ligeledes flyttet et antal IC4-togsæt til de to berørte baner, og slutteligt er antallet af driftsreserver af IC4-togsæt reduceret for at skaffe erstatningsmateriel.

DSB har således øget tilstedeværelsen og anvendelsen af IC4-materiel på Sjælland til et niveau, hvor den maksimale klargøringskapacitet er fuldt udnyttet.

DSB sætter løbende de driftsklare ME-lokomotiver ind, hvor de gør mest gavn for pendlerne. Det vil både handle om at skaffe mere plads til kunderne i togene, men også indsætte flere af de afgange, som har været aflyste. I første omgang udvides betjeningen på Nordvestbanen, der er den strækning, som har



været hårdest ramt af de manglende ME-lokomotiver. DSB kan dog allerede nu oplyse, at der også efter den 23. marts vil være ME-lokomotiver ude af drift.

Side 2/2

DSB har overvejet muligheden for at søge hjælp hos Arriva, men Arrivas materiel vil kun meningsfuldt kunne indsættes på den skrå bane, og her har DSB indsat egne MR-togsæt. MR-togsættene kan ikke anvendes som erstatningsmateriel på andre strækninger, da de ikke kan holde den hastighed, som køreplanen foreskriver.

DSB har ligeledes overvejet ICE-togsæt, som DSB tidligere har haft lejet af Deutsche Bahn og som kørte trafik mellem Danmark og Tyskland. ICE-togsættene har stået stille siden, at de blev taget ud af drift, og hvis togsættene skal kunne anvendes i passagertrafik igen, skal de blandt andet først gennem et omkostningstungt og tidskrævende hovedeftersyn. Dertil kommer forventet uddannelse af DSB's lokomotivførere til at fremføre denne type materiel. På den baggrund er leje af dette litra, ikke vurderet som en realistisk mulighed.

DSB vurderer ikke, at det er realistisk at leje andet materiel af europæiske operatører, da det lejede materiel nødvendigvis skal køre på diesel, skal kunne køre med det danske signalsystem (ATC) og skal være sikkerhedsgodkendt til kørsel i Danmark. Hertil kommer, at der skal bruges tid og ressourcer på nødvendig uddannelse af DSB's lokomotivførere til fremførsel af nyt materiel.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen