

Talepapir til åbent samråd i TRU vedr. Kystbanen d. 14. april 2010

Spørgsmål S: Hvad kan ministeren oplyse om forholdene på Kystbanen? Herunder bedes oplyst, hvilke konsekvenser det vil få for rettidigheden på strækningerne i resten af Danmark, at ministeren nu har besluttet at bruge 500 mio. kr. af den erstatning for IC4-forsinkelsen, som Ansaldobreda har betalt, og som det - over for Folketingets Trafikudvalg - var lovet skulle være brugt på forbedring af rettidigheden på de strækninger, der i dag lider under de manglende IC4-tog, men som ministeren nu i stedet vil bruge på Kystbanen, hvis mange problemer jo netop ikke skyldes IC4-forsinkelsen?

Spørgsmål T: Ministeren bedes redegøre for forholdet til konkurrencereglerne, herunder om der er tale om eventuel ulovlig statsstøtte, i forbindelse med ministerens beslutning om at tage 500 mio. kr. fra DSB's rettidighedsprogram, d.v.s. penge som stammer fra IC4-erstatningen, og i stedet bruge dem på Kystbanen, hvor der som bekendt er et igangværende udbud.

Svar: Med formanden tilladelse vil jeg gerne indlede med en kort redegørelse for sagens historik.

Min forgænger nedsatte i slutningen af 2009 en Task force. Det skete efter at have konstateret, at regulariteten på Kystbanen gennem en længere årrække



– både før og efter udbuddet i starten af 2009 - ikke har været tilfredsstillende. Task forcen fik til opgave at analysere problemerne på Kystbane og i Øresundstrafikken og på den baggrund at komme anbefalinger på tiltag, der hurtigst muligt kan bringe regulariteten op på et acceptabelt niveau.

Det blev også besluttet at lade en ekstern jernbaneekspert analysere problemerne på Kystbane. Schweizeren Hansjörg Hess – som var den eksterne ekspert – skulle se med friske øjne på problemerne.

Både Task forcen og Hess har nu afleveret deres rapporter, som jeg har taget mig tid til at studere. Rapporterne



indeholder en række konkrete anbefalinger, som har været genstand for drøftelse i forligskredsen bag udbuddet.

Det er min forventning, at vi i forligskredsen meget snart har fundet en række initiativer som kan sættes i gang på kort sigt og som kan øge og stabilisere regulariteten på Kystbanen på omkring 90 procent.

Svar på spørgsmål S:

Det er regeringens målsætning, at danskerne skal køre dobbelt så meget i tog i 2030. Det mål kan kun nås ved at togtrafikken bliver mere attraktiv, og en grundforudsætning for det er en markant forbedring af rettidigheden.



Man kan desværre konstatere, at regulariteten på en lang række danske banestrækninger langt fra er god nok – og Kystbanen er en af de strækninger.

Den langsigtede forbedring af rettidigheden kan kun ske ved en fælles indsats mellem de forskellige aktører på banen. Dette står ikke mindst klart efter task forcens og Hess' arbejde. Det viser også, at det var helt rigtig, at der blev nedsat en task force.

De enkelte aktører kan ikke nøjes med at optimere for sig selv – sammenhængen mellem aktørerne er af afgørende vigtighed for at kunne nå målet.

I forbedringen af rettidigheden tæller hvert sekund. Derfor skal parterne i det



langsigtede arbejde måles på, hvor meget de enkelte passagerer forsinkes. I dag er den gennemsnitlige passager forsinket 200 sekunder. Målet er på længere sigt, at dette tal skal halveres.

Der lægges hermed op til en fundamental ændring i den måde vi opfatter rettidighed på, og som skal give afsæt for en helt ny rettidighedskultur hos alle parter i den danske togtrafik.

For at opfylde disse ambitiøse mål vil der blive etableret en rettidighedsorganisation, som vil have til opgave at afsøge alle tiltag, der kan forbedre regulariteten.

Rettidighedsorganisationen vil blive ledet af Banedanmarks direktør med



direkte reference til
Transportministeriet. Dermed sikres en
entydig forankring af ansvaret for at
forbedre rettidigheden i Danmark.
Arbejdet vil blive organiseret i en
direktørkreds, som har deltagelse fra
Banedanmark, DSB, Trafikstyrelsen og –
for så vidt angår Kystbanen – DSBFirst.

Rettidighedsorganisationen vil få fire
hovedopgaver:

1. Identificere hvor der er problemer
med rettidigheden
2. Analysere årsagerne til lav
rettidighed
3. Udarbejde en handlingsplan for
forbedring af rettidigheden,
herunder fastsætte minimumsmål
til rettidighedsforbedring
4. Evaluere og følge op på igangsatte
tiltag.



DSB har i forbindelse med forliget om IC4 reserveret 500 mio. kr. til DSB's arbejde med at forbedre rettidigheden over de kommende år. Beløbet var planlagt udmøntet i samarbejde med Transportministeriet.

Erfaringen fra task force arbejdet har været, at der er brug for et forøget fokus på en tværgående og koordineret indsats for at få flere tog til tiden. De 500 mio. kr. vil derfor skulle udmøntes i rettidighedsorganisationens regi til gavn for rettidighedsarbejdet på hele banenettet – herunder Kystbanen.

Som jeg også har oplyst i et skriftligt svar til udvalget, er der altså langt fra tale



om, at de 500 mio. kr. *udelukkende* skal anvendes på Kystbanen.

Overordnet betyder det, at vi nu har både organisationen og midlerne til et målrettet arbejde for en regularitet på det danske banenet, som ligger i top.

Kystbanen

Ikke mindst på Kystbanen og i Øresundstrafikken har regulariteten været utilfredsstillende.

Rettidighedsorganisationen vil derfor som sin første opgave på vegne af alle parter (Banedanmark, DSB, Trafikstyrelsen, og DSBFirst) afsøge samtlige tiltag, der kan forbedre rettidigheden i denne trafik.



Rettidighedsorganisationen skal videreføre task forcens arbejde og sørge for at alle relevante tiltag bliver implementeret så rettidigheden på langt sigt stabilisere sig på mindst 90 procent. En videreførelse af task forcens arbejde er i øvrigt en af Hess' klare anbefalinger.

Svar på spørgsmål T:

Omkring forholdet til statsstøttereglerne vil jeg gerne understrege, at Kommissionens afgørelse i DSB-statsstøttesagen fastslår, at DSB ikke er blevet overkompenseret.

Kommissionens beslutning fastslår samtidigt, at DSB ikke må modtage kompensation for den samme ydelse fra



både AnsaldoBreda og staten – altså modtage dobbeltkompensation.

Hvis kompensationen modsvares af en udgift, DSB afholder, så er der ikke tale om statsstøtte.

I det konkrete spørgsmål om de 500 mio. kr. er det – som jeg også nævnte under besvarelsen af spørgsmål S – rettidighedsorganisationen, der kommer til at få råderet over de 500 mio. kr. Disse penge skal anvendes til at forbedre rettidigheden på hele jernbanenettet, og pengene modsvares derfor af en udgift.

Jeg kan derfor ikke se, at der skulle være problemstillinger, der knytter sig til statsstøttereglerne.



Som et led i opfølgningen på Kommissionens afgørelse i statsstøttesagen vil Transportministeriet under alle omstændigheder følge op på, at kompensationen til DSB fra AnsaldoBreda anvendes i overensstemmelse med statsstøttereglerne.

Der gælder det særlige forhold for til Kystbane og Øresundstrafikken, at strækningerne har været udbudt. Det betyder naturligvis, at kommende regularitetsforbedrende tiltag på de to strækninger, som rettidighedsorganisationen foreslå, skal være i overensstemmelse med udbudsreglerne.



De initiativer, som forligskredsen skal drøfte og som skal medføre en umiddelbar forbedring af rettidigheden på Kystbanen er blevet vurderet af Kammeradvokaten i forhold til udbudsretten. Hvis der skal implementeres yderligere initiativer vil de selvfølgelig også blive underlagt en juridisk vurdering.

Samlet set mener jeg derfor, at vi – også juridisk – står på sikker grund når det kommer til de kommende års arbejde med at forbedre rettidigheden i hele landet.