

MINISTEREN

Dato
J. nr. 2010 - 1962

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Pia Kinhult, Regionstyrelsens ordförande
Lars-Ingvar Ljungman, Ordförande Nämnd för kollektivtrafiken
Ann-Charlotte Wiesel, Ordförande Regionförbundet Södra Småland
Rolf Sällryd, Ordförande Trafikutskottet
Inge Pettersson, Ordförande Landstingsfullmäktige
Tore Fritzson, Ordförande Hallandstrafikens styrelse
Karin Jeppsson, Ordförande Landstingsfullmäktige
Sven-Åke Svensson, Ordförande

Kære kolleger

Som det formentlig er jer bekendt, er rettidigheden i Øresundstrafikken stærkt utilfredsstillende, hvilket passagererne på hverken dansk eller svensk side kan være tjent med.

Som I måske ved, blev der igangsat et task force arbejde i Danmark med henblik på at analysere forholdene i Øresundstrafikken og komme med forslag, som kunne forbedre rettidigheden. Der er på den danske side af Øresundstrafikken i forlængelse af task forcens arbejde blevet etableret en rettidighedsorganisation, som skal sikre, at rettidigheden på den danske side af Øresund bringes op på mindst 90 procent.

Senest er trafikken over Øresund blevet forøget i forbindelse med åbningen af Citytunnelen, så der er 10-minutters drift i en større del af driftsdøgnet. Den forbedring i rettidigheden, det var forhåbningen, at åbningen af Citytunnelen skulle medføre, er desværre udeblevet.

Situation i Øresundstrafikken er desværre fortsat den, at togene er stærkt forsinkede, når de passerer Øresund. Som jeg ser det, er problemstillingen, at der i Øresundstrafikken er tale om integration af to væsentligt forskellige togsystemer. På dansk side er der trafik med høj frekvens på Kystbanen med kort mellem stationerne (nærbanetrafik), mens der på svensk side er trafik med lavere frekvens med længere mellem stationerne (intercity- eller regional trafik fra byer længere oppe i Sverige). Det medfører en grundlæggende forskel i driftsfilosofien: I Danmark er det afgørende, at togene kører med højst mulig rettidighed, og den høje frekvens betyder, at aflyste tog betyder relativt mindre end i Sverige, hvor det på grund af den lavere frekvens er afgørende for passagerne at komme frem, selvom de måtte blive forsinkede.

Denne væsentlige forskel i trafiktyperne indikerer, at det er forbundet med særlige udfordringer at køre en integreret Øresundstrafik med en høj rettidighed. Hvis det i den kommende tid ikke lykkes at opnå en tilfredsstillende rettidighed, kan det derfor være en nødvendig, men beklagelig konsekvens at adskille trafikken i en dansk og en svensk del. Adskillelsen af trafikken over Øresund kan ske på flere måder både på dansk og på svensk side (i Malmö, i Lund eller i



Hyllie). Fokus vil være at skabe lukkede togløb mellem dansk togtrafik på den ene side og svensk togtrafik på den anden side.

Der er endvidere det særskilte problem, at det togmateriel, der benyttes i Øresundstrafikken, har en alt for dårlig driftsstabilitet. Problemet har været særligt alvorligt i forbindelse med den seneste periode med sne. Det betyder, at der kommer til at mangle tog med det resultat, at passagerne kommer til at opleve overfyldte tog. Et problem, som vi kun kan løse i fællesskab, da materiellet i Øresundstrafikken – som bekendt – kører i en fælles pulje uafhængigt af ejerskabet.

Materiellet har en del kendte fejl på bl.a. dørkonstruktionerne, passagerinformationssystemet, bremsekalibrene, converterne, mellemvognskablerne og kompressorerne, som det ikke er lykkedes at udbedre på grund af en langsom og omfattende beslutningsproces mellem alle materielejerne og togproducenten.

Jeg vil derfor gerne tage initiativ til et møde, hvor vi kan drøfte problemet med rettidigheden i Øresundstrafikken og mulighederne for i fællesskab at løfte driftsstabiliteten af Øresundstogene.

Jeg vil blandt andet gerne høre, hvilke initiativer I fra svensk side har iværksat i forhold til en forbedring af rettidigheden, som kan supplere det danske arbejde, for eksempel via reservestammer. Desuden ønsker jeg en drøftelse af, hvordan organiseringen af materiellet effektiviseres, for eksempel ved etablering af et fælles materielselskab eller i hvert fald ved placeringen af et mere entydigt ansvar for materiellets performance.

Det er afgørende, at vi finder en fælles løsning på problemerne, eftersom alternativet meget vel kan være en beklagelig adskillelse af den danske og svenske togtrafik.

Mit ministersekretariat vil rette henvendelse til jer med henblik på at finde en mulig dato.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt