



Notat til Statsrevisorerne om  
beretning om Kystbanen

August  
2015

revision  
revision

revision

**Opfølgning i sagen om Kystbanen (beretning nr. 12/2010)**

28. juli 2015

RN 703/15

1. Rigsrevisionen følger i dette notat op på sagen om Kystbanen, som blev indledt med en beretning i 2011. Vi har tidligere behandlet sagen i notater til Statsrevisorerne af 9. marts 2012, 3. december 2012 og 3. september 2014.

**KONKLUSION**

Rigsrevisionen kan konstatere, at Transportministeriet har medtaget driften af Kystbanen i den nye trafikkontrakt med DSB, og vurderer, at sagen kan afsluttes.

Rigsrevisionen baserer konklusionen på følgende:

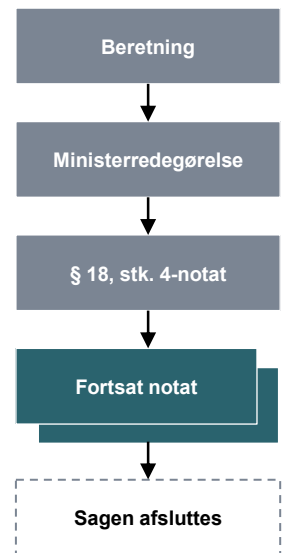
- Transportministeriet har indgået en ny trafikkontrakt med DSB. Kontrakten medfører, at DSB fra december 2015 overtager betjeningen af Kystbanen og den danske del af Øresundsbanen. Finansudvalget har den 7. maj 2015 tiltrådt aktstykke nr. 113 om trafikkontrakt med DSB for perioden 2015-2024.

**I. Baggrund**

2. Rigsrevisionen afgav i september 2011 en beretning om Kystbanen. Beretningen handlede om økonomien i DSBFirst og udbuddet af togtrafikken på Kystbanen.

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, bemærkede de, at formålet med udbuddet af togtrafikken på Kystbanen langt fra var indfriet. De økonomiske resultater var så negative, at DSBFirst havde fundet det nødvendigt at trække sig som operatør i Sverige allerede i december 2011. Endvidere var togenes rettidighed på Kystbanen fortsat utilfredsstillende lav.

**Sagsforløb for en større undersøgelse**



*Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på [www.rigsrevisionen.dk](http://www.rigsrevisionen.dk)*

Et opfølgningspunkt afsluttes, når Statsrevisorerne på baggrund af indstilling fra Rigsrevisionen vurderer, at myndighedernes initiativer er tilfredsstillende.

4. På baggrund af beretningen og Statsrevisorernes bemærkninger har vi fulgt op på følgende punkter:

Opfølgningspunkt	Status
Ændringen af DSB's vedtægter, så det er præciseret, at gældende konkurrenceret og statsstøtteret altid finde anvendelse ved udlån. Dette indebærer, at udlånsrenten til de konkurrenceudsatte aktiviteter fastsættes på markedsvilkår.	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 9. marts 2012.
Det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011.	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 3. december 2012.
Europa-Kommissionens fortsatte behandling af en mulig statsstøttesag.	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 3. december 2012.
Udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 3. december 2012.
DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen.	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 3. september 2014.
Transportministeriets tilsyn med DSB og DSB's økonomi.	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 3. september 2014, hvoraf det fremgår, at Rigsrevisionen vil følge op på Transportministeriets tilsyn med DSB i forbindelse med opfølgningen på beretningen om DSB's økonomi (nr. 15/2013).
Transportministeriets arbejde med at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.	Behandles i dette notat.

5. Vi redegør i dette notat for resultaterne af opfølgningen på det sidste punkt, der ikke tidligere er afsluttet.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på [www.rigsrevisionen.dk](http://www.rigsrevisionen.dk) og på [www.ft.dk/Statsrevisorerne](http://www.ft.dk/Statsrevisorerne).

## II. Transportministeriets arbejde med at lægge driften af Kystbanen ind i trafikkontrakten med DSB

*DSBFirst overtog driften af Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken den 10. januar 2009. Den 11. december 2011 skiftede selskabet navn fra DSBFirst Danmark A/S til DSB Øresund A/S. DSB Øresund er et datterselskab under DSB.*

6. Rigsrevisionen har siden afgivelsen af notatet til Statsrevisorerne af 3. september 2014 fulgt området gennem brevveksling med Transportministeriet og afventet, at der blev indgået en ny trafikkontrakt mellem Transportministeriet og DSB.

7. Transportministeren bemærkede i sin redegørelse til beretningen om Kystbanen, at de samlede erfaringer fra udbuddet af Kystbanen og Øresundstrafikken samt afviklingen af DSB's engagement i den svenske del af Øresundstrafikken gav anledning til at overveje, om den danske del af Øresundstrafikken fortsat burde drives af DSBFirst, eller om den med fordel kunne lægges ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

8. Transportministeren orienterede Folketingets Transportudvalg om sine overvejelser om organiseringen af togtrafikken på Kystbanen og over Øresund i et brev af 17. december 2013 og på et åbent samråd den 6. februar 2014. Heraf fremgik det, at ministeren ikke mente, at trafikken på Kystbanen skulle genudbydes, da erfaringerne fra de seneste 6 år ikke havde været tilfredsstillende. Erfaringerne viste bl.a., at trafikken på Kystbanen og over Øresund ikke havde nogen indlysende trafikal sammenhæng, og at passagersammensætningen var meget forskellig. Dermed blev fjerntrafikken på Øresundsbanen sammenblandet med den mere S-togslignede trafik på Kystbanen, hvilket gav problemer i forhold til rettidigheden.

Ministeren fandt derfor, at det ville være en fordel at adskille togdriften på Kystbanen og Øresundsbanen. Flere praktiske forhold nødvendiggjorde dog, at den nuværende model med integreret togtrafik på Kystbanen og Øresundsbanen fortsatte nogle år endnu. Årsagen var, at kapaciteten på Københavns Hovedbanegård ikke muliggjorde, at Kystbanen kunne drives som en isoleret banestrækning, og at Kystbanen ikke på nogen hensigtsmæssig måde kunne drives sammen med den sjællandske regionaltrafik, før flere banestrækninger på Sjælland var blevet elektrificeret.

På baggrund af overvejelserne lagde ministeren op til, at driften på Kystbanen og den danske del af Øresundsbanen skulle indgå i forhandlinger om ny trafikkontrakt med DSB. Forhandlingerne om trafikkontrakten blev afsluttet i marts 2015.

9. Det fremgår af den nye trafikkontrakt mellem Transportministeriet og DSB for perioden 2015-2024, at DSB overtager betjeningen af Kystbanen og den danske del af Øresundsbanen fra køreplansskiftet i december 2015. Finansudvalget har den 7. maj 2015 tiltrådt aktstykke nr. 113 om trafikkontrakt med DSB for perioden 2015-2024. Trafikkontrakten kan dermed træde i kraft, og driften af Kystbanen og Øresundsbanen kan overgå til DSB fra december 2015.

Transportministeriet tager dog forbehold for, at eventuelle indsigelser og tilbud kan føre til, at strækningerne ikke bliver omfattet af kontrakten. Ministeriet tager forbehold, fordi PSO-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007) forudsætter, at en endelig aftale tidligst må indgås 1 år efter offentliggørelse i EU-Tidende, hvilket skete i november 2014.

10. Rigsrevisionen kan konstatere, at den nye trafikkontrakt indeholder en aftale mellem Transportministeriet og DSB om driften af Kystbanen. Rigsrevisionen vurderer derfor, at sagen kan afsluttes.

Lone Strøm