

Aase H.A. Young
Bysmedevej 42, 1., 8381 Tilst
Tlf.: 3376 0536 (arbejde); 8624 1231 (privat); 2214 5835 (mobil). E-mail: Aase.Young@mail.dk

Til: De politiske partiers
trafikpolitiske ordførere

10. marts 2005

Mobilitet på arbejdsmarkedet – eller mangel på samme – pga. forsinkelser med DSB

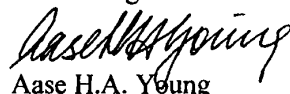
DSB leverer ikke den vare, jeg betaler for – dvs. bringer mig fra et sted til et andet inden for et bestemt tidsrum – og har kun gjort det sporadisk i det seneste år. Fra 21. februar til 8. august 2004 var min daglige rejsetid forlænget med 50 minutter i gennemsnit. Og siden godstogsuheldet ved Slagelse 22. februar 2005 er den forlænget med 1 time og 44 minutter i gennemsnit, jf. Bilag 1. Det er en uholdbar situation, som gratis kaffe og Toms guldkarameller i en uge ikke kan rette op på, og som ansvarlige politikere må gøre noget ved, hvis de vil sikre mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Jeg har et par ideer: Politikerne gjorde kunderne en bjørnetjeneste ved at opsplitte DSB i to selskaber, for p.t. synes både DSB og BaneDanmark at hvile på laurbærrene og beskylder hinanden gensidigt for de opståede forsinkelser. Umiddelbart har DSB ingen økonomisk motivation til at yde en indsats for at afhjælpe problemet. Tværtimod: BaneDanmark betalte DSB kr. 9,5 millioner for forsinkelser i 2004 (mod 5 i 2003). Heraf betalte DSB kr. 5 millioner (mod 3 i 2003) til staten, så DSB spinder altså guld på at være forsinket: kr. 4,5 millioner i år (mod 2 i 2003); men denne bod nægter DSB at kanalisere tilbage, helt eller delvis, til kunderne, jf. Bilag 2-8. Den økonomiske motivation til at yde sit ypperste kunne dog skabes, hvis DSB som SJ i Sverige skulle betale kompensation til kunderne, når toget er 20 minutter eller mere forsinket. Herved tilgodeser man tillige de kunder, som har købt en defekt vare.

Det er dog den mindste del af problemet. Den primære årsag til miseren er, at spor og signaler er uhyggeligt nedslidte/forældede, og det er nu, der skal sættes ind, hvis jævnlige sammenbrud af den kollektive trafik skal forhindres fremover. Men det kunne politikerne forhindre ved at fremskynde investeringer i anlægsarbejder hos BaneDanmark.

Det er mit håb med denne skrivelse – ved at gøre de partipolitiske ordførere opmærksom på, hvor grelt det står til med DSBs "regularitet" – at få de ansvarlige politikere til at agere for at forhindre langvarige forsinkelser af DSB i fremtiden. Jeg har endnu mit gode job, men min arbejdsgiver vil næppe endnu et år kunne leve med, at jeg ankommer på arbejde "om eller når DSB det vil". Hvis jeg tillige kunne få den kompensation på et gratis månedskort, som jeg har anmodet om, ville jeg naturligvis også værdsætte det!

Med venlig hilsen



Aase H.A. Young

- Bilag:**
1. Forsinkelser med DSB efter snestormen 12. februar 2005
 2. Svar fra DSB til Aase Young af 2. marts 2005 (ankom 7. marts 2005)
 3. Rykker fra Aase Young til DSB af 1. marts 2005
 4. Svar fra trafikministeren af 7. januar 2005
 5. Brev fra Aase Young til trafikministeren af 30. november 2004
 6. Brev fra Aase Young til DSB af 30. november 2004
 7. Svar fra DSB til Aase Young af 17. november 2004
 8. Brev fra Aase Young til DSB af 28. september 2004
 9. Leder og artikel i EkstraBladet 1. juli 2004

Forsinkelser med DSB efter snestormen 12. februar 2005

- Morgentider er fra Tilst til København; aftentider retur, medmindre andet er anført. i fodnote.
- Den reelle forsinkelse ved hjemkomst til Tilst er medtaget, da jeg skal med bus 25, som har halvtimesdrift, fra Århus til Tilst. Toget ankommer på minuttallet .44, og bussen kører fra Park Allé på minuttal .25 og .55. Det tager 2 minutter at gå til busstoppestedet, så hvis vi er mere end 9 minutter forsinket ved ankomsten til Århus, forlænges min rejsetid med intervaller af ½ time.

| Dato | Planmæssig afgang | Afgang | Planmæssig ankomst | Ankomst | Hjemkomst Tilst | +/- i min. DSB/reel |
|----------|--------------------|--------------------|--------------------|---------|--------------------|---------------------|
| 14.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.28 | | + 40 |
| 14.02.05 | 16.53 | 16.57 | 19.44 | 19.50 | 20.15 | + 6 |
| 15.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 08.51 | | + 3 |
| 15.02.05 | 16.53 | 16.57 | 19.44 | 19.42 | 20.15 | - 2 |
| 16.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 08.51 | | + 3 |
| 16.02.05 | 16.53 | 16.54 | 19.44 | 19.43 | 20.15 | - 1 |
| 17.03.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.05 | | + 17 |
| 17.03.05 | 16.53 | 16.57 | 19.44 | 19.47 | 20.15 | + 3 |
| 18.03.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 08.53 | | + 5 |
| 18.03.05 | 15.00 | 15.03 | 18.20 | 18.37 | 19.15 | + 17 ¹ |
| 21.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.01 | | + 13 |
| 21.02.05 | 15.53 | 15.54 | 18.44 | 18.52 | 20.15 | + 8 |
| 22.02.05 | 7.02 | 07.02 | 10.18 | 11.22 | | + 64 ² |
| 22.02.05 | 17.53 | 17.53 | 20.44 | 20.46 | 20.15 | + 2 |
| 23.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 10.00 | | + 72 |
| 23.02.05 | 16.53 | 16.55 | 19.44 | 20.26 | 21.00 ³ | + 42 / + 45 |
| 24.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.20 | | + 32 |
| 24.02.05 | 16.53 | 18.57 ⁴ | 19.44 | 23.15 | 23.45 | + 211 |
| 25.02.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 08.49 | | + 1 ⁵ |
| 28.02.05 | 16.53 | 17.02 | 19.44 | 20.10 | 20.45 | + 26 / + 30 |
| 01.03.05 | 06.30 | 06.31 | 09.18 | 09.48 | | + 30 |
| 01.03.05 | 16.53 | 17.04 | 19.44 | 19.58 | 20.45 | + 14 / + 30 |
| 02.03.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.18 | | + 30 |
| 02.03.05 | 16.53 | 17.01 | 19.44 | 20.09 | 20.45 | + 25 / + 30 |
| 03.03.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.12 | | + 14 |
| 03.03.05 | 16.53 | 17.12 ⁶ | 19.44 | 21.11 | 21.45 ⁷ | + 87 / + 90 |
| 07.03.05 | 05.58 | 06.02 | 08.48 | 09.24 | | + 36 |
| 07.03.05 | 16.53 | 17.36 ⁸ | 19.44 | 20.59 | 21.45 | + 75 / + 90 |
| 08.03.05 | 05.58 | 05.58 | 08.48 | 09.25 | | + 37 |
| 08.03.05 | 16.53 | 16.54 | 19.44 | 20.12 | 20.45 | + 28 / + 30 |
| 09.03.05 | 05.58 | 05.59 | 08.48 | 09.11 | | + 23 |
| 09.03.05 | 17.00 ⁹ | 17.01 | 20.08 | 20.28 | 21.00 ³ | + 20 / + 45 |

¹ København-Herning.

² Samme dag som dogstoget blev afsporet, men før ulykken. Årsag: snevejr → stop på ubestemt tid i Fredericia.

³ Kørte fra Århus-Tilst med bus 55, afgang Århus 20.37, ankomst Tilst 20.57.

⁴ Køreledning (800 m) faldt ned ved Glostrup. Blev beordret til at tage S-toget til Glostrup, skifte til bus til H. Taastrup og derfra med fjerntog.

⁵ Forblev i hovedstadsområdet i weekenden.

⁶ Lokofører forsinket 19 minutter.

⁷ Sidste tog, der nåede over Storebælt, inden bropåsejlingen. Årsag: signal- og sporskifteproblemer.

⁸ Lyntogsstatus ændret til IC-toget pga. sporskifteproblemer i Kastrup.

Aase H A Young
Bysmedevej 42, 1
8381 Tilst

Anmodning om kompensation

Må jeg indledningsvis beklage den sene besvarelse.

Jeg skal prøve at udrede hændelsesforløbet omkring de forsinkelser, der fandt sted efter afsporingen på ved Tommerup i februar 2004 og i perioden frem til afslutningen af det store sporarbejde på Vestfyn i sommeren 2004, da jeg af dit brev af 1. marts kan forstå, at det ikke er lykkedes at udtrykke os klart om begivenhedsforløb og sammenhænge.

Indledningsvis må jeg slå fast, at der var truffet beslutning om gennemførelse af et større sporombygningsarbejde på Vestfyn i sommeren 2004. Det sporombygningsarbejde, der var besluttet længe inden afsporingen i Tommerup og hvis 1. etape var udført i sommeren 2003, havde ingen beslutningsmæssig sammenhæng med afsporingen i Tommerup, men det ville, hvad der beslutningsmæssigt er en tilfældighed, også afhjælpe de problemer på Vestfyn med bestemte spor, som afsporingen i Tommerup afdækkede på så dramatisk vis.

Afsporingen i Tommerup

Afsporingen i Tommerup medførte efter krav fra Jernbanetilsynet, at der skulle køres med reduceret hastighed på strækninger forsynet med en bestemt type af skinner. Det drejede sig primært om en længere strækning på Vestfyn samt enkelte andre kortere strækninger blandt andet ved Vejle. Af størst betydning var dog strækningen på Vestfyn, fordi den var lang og er placeret på en strækning af vital betydning for den samlede trafikafvikling. For god ordens skyld skal anføres, at Jernbanetilsynets opgaver efterfølgende er overført til andre instanser under Trafikministeriet.

Den procedure, som DSB tidligere har oplevet blev anvendt i forbindelse med fejl på skinnenettet, har været, at Banestyrelsen for det første reparerer og for det andet efterser og indfører øget tilsyn og herefter frigiver strækningen til normal strækningshastighed. Det er en procedure, der afhængig af forholdene efter DSB's erfaring kunne vare fra nogle få dage til et par uger. Dette er dog ikke DSB's ansvar eller kompetence men alene en sag for Banestyrelsen og Jernbanetilsynet.

De første meldinger til DSB fik Banestyrelsen gik ud på, at dette ville forløbe som sædvanligt. Det gjorde det ikke, og i en lang periode var svaret til DSB, at strækningshastigheden snart ville blive forhøjet og muliggøre en normal køreplan. Sådan gik det ikke og midt i maj stod det klart for DSB, at strækningshastigheden ikke ville blive forhøjet inden det store sporbygningsarbejde skulle finde sted i sommerferien.

DSB Salg

2. marts 2005

DSB Salg
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 54 24 00
Lokal 42400
Mobil 24 68 24 00
Fax + 45 3354 2560
Internet www.dsb.dk

Sporarbejdet på Vestfyn sommeren 2004

Side 2/2

2. marts 2005

Planlægningen af trafikafvikling under sporombygningen er en omfattende opgave, der berører mange instanser i såvel DSB som Banestyrelsen samt hos andre operatører. Den planlægning kræver derfor lang tid og var begyndt allerede inden afsporingen i Tommerup. En del af denne planlægning byggede, naturligt nok, på den forudsætning, at der kunne køres med normal strækningshastighed på strækningerne omkring arbejdsstedet. Ombygningsarbejdet var opdelt i tre faser, men omfattede også den strækning, som det var nødvendigt at ombygge efter afsporingen i Tommerup. Midt i maj, da planlægningsarbejdet i forbindelse med sporarbejdet for længst var overstået og bragt ind i udførelsesfasen, for eksempel i form af arbejds- og ferieplaner for det berørte personale i DSB på værksteder, blandt lokomotivførere og togpersonale, fik DSB som nævnt fra en besked fra Banestyrelsen om, at de hastighedsmæssige forudsætninger, som planerne byggede på, ikke kunne opfyldes. Det betød at dele af planlægningen skulle gå om.

Information om toggangen

I tilknytning til afsporingen i Tommerup oplyste DSB, at der skulle køres med reduceret hastighed og at det ville betyde forsinkelser. Informationen var selvfølgelig præget af den forventning, som DSB og Banestyrelsen havde om, at det kun ville vare kort tid, inden den lagte køreplan atter kunne realiseres.

Midt i maj blev det som omtalt klart, at normaltstanden først kunne genetableres efter afslutningen af sporarbejdet. Det informerede DSB blandt andet om ved at uddele en flyer i lyntogene, der informerede herom – og at DSB indsatte et særtog mellem Odense og København for at passagererne fra Odense kunne komme af sted til tiden. Det sidste har De selvfølgelig ikke haft megen glæde af, men DSB har altså ikke baret ladet stå til, men så vidt muligt søgt at afhjælpe generne ved den langsomme kørsel på Vestfyn hvor det var muligt.

I forbindelse med sporarbejdet udgav DSB en særkøreplan og andet informationsmateriale. Lyn 6 anføres med den ordinære køreplan, men DSB anfører også, at der i perioden vil være en forlænget rejsetid for alle tog over Fyn og DSB anbefaler, at du tager af sted i god tid og at du bestiller plads.

Afsporingen ved Tommerup gav anledning til forsinkelser. Det informerede DSB om både skriftlig og via www.DSB.dk.

Sporarbejdet på Vestfyn blev der ligeledes informeret om, og det blev præciseret, at der måtte regnes med længere rejsetid.

Ud fra disse forhold finder jeg ikke grund til, at DSB yder kompensation for de afvigelser fra køreplanen, som afsporingen ved Tommerup og sporarbejdet på Vestfyn gav anledning til. Efter vores forretningsbetingelser er vi heller ikke forpligtet hertil. Og for god ordens skyld skal jeg anføre, at de omkostninger, vi har til afhjælpning af konsekvenser af forsinkelser, er langt større end den bod, vi modtager fra BaneDanmark.

Med venlig hilsen



Bjørn Wahlsten
Salgsdirektør

Aase H.A. Young
Bysmedevej 42, 1., 8381 Tilst
Tlf.: 3376 0536 (arbejde); 8624 1231 (privat); 2214 5835 (mobil). E-mail: Aase.Young@mail.dk

DSB
Passagerafregningen
Sølvgade 40
1349 København K

*17.02.05 Tlf. rykker for respons t. Wahlsten
telefonisk, som lovede svar til 1. marts*

Att.: Salgsdirektør Bjørn Wahlsten

1. marts 2005

Rykker for svar på nedenstående brev af 30. november 2004 + telefoniske rykker i februar 2005
Det skulle glæde mig, om din sekretærs løfte om, at hun ville fremlægge nedenstående brev for dig, ville afføde et svar inden for den allernærmeste fremtid!

Med venlig hilsen

Aase H.A. Young
Aase H.A. Young

Vedr.: Anmodning om kompensation pga. togforsinkelser fra februar til august 2004

Tak for dit svar, dateret 17. november 2004, på mit brev af 28. september 2004. Det var desværre ikke et svar, der var værd at vente på i godt 7 uger, da du i din argumentation for afslaget ikke forholder dig til følgende punkter:

1. Du begrundede ikke, hvordan DSB kunne tolerere massive forsinkelser på Lyn 6, den afgang, som benyttes af flest pendlere, i de 4 måneder, fra uheldet i Tommerup skete (21. februar 2004), til sporarbejdet blev påbegyndt (21. juni 2004).
2. I henhold til særkøreplanen, som var gældende fra 21. juni til 6. august 2004, kørte Lyn 6 nøjagtigt som i den normale køreplan (afgang Århus kl. 05.52 og ankomst København H kl. 08.44). Dette til trods for, at Lyn 6 kun 3 gange i de foregående 4 måneder ankom rettidigt til København.
3. Ligesom ved sporarbejdet på Fyn i 2003 besluttede DSB at sammenkoble IC- og lyntogene, mens sporarbejdet foregik (21. juni-6. august 2004), og passagererne havde forståelse for, at de i denne periode måtte leve med en forlængelse af rejsetiden på 10-50 minutter, som det var bebudet i særkøreplanen. Denne passus var placeret som indledning til den generelle information om sporarbejdet. Derfor opfattede jeg den som en generalisering af de ændringer, som særkøreplanen indførte – og ikke som carte blanche for DSB til både at være forsinket i henhold til særkøreplanen og yderligere at være forsinket i 10-50 minutter, som tilfældet var på hjemturen.

I din begrundelse for afslag på min anmodning udsender du modstridende signaler. På den ene side lyder det, som om DSB og Banedanmark allerede inden uheldet i Tommerup 21. februar 2004 har fastlagt særkøreplanen, hvorfor man ikke har kunnet tage højde for forsinkelser som følge af nedsat hastighed. På den anden side antyder du, at sporarbejdet blev udført som følge af Jernbanetilsynets vurderinger efter uheldet i Tommerup.

Vi ved begge, at reparationsarbejdet på strækningen var sendt i licitation før uheldet i Tommerup. Jeg har forståelse for, at DSB og Banedanmark bevidst beslutter at fastholde, at reparationsarbejdet skulle udføres i den periode, som man allerede havde enteret for, i stedet for at fremskynde arbejdet, hvilket ville have medført økonomiske krav fra den tyske entreprenør, man allerede havde indgået aftale med. Banedanmark var villige til at betale DSB for de forsinkelser, denne disposition medførte. Men jf. dit svar af 17. november 2004 er DSB øjensynlig ikke parat til at kanalisere en del af denne kompensation videre til pendlere, som bar ulemperne ved næsten et halvt års forsinkelser. Man skulle eller mene, at der var skabt præcedens for denne løsning, jf. tidligere ydede kompensationer på Kystbanen og på Svendborgbanen. – Da Trafikministeriets rolle i afgørelsen er mig ukendt, sender jeg en kopi af denne og tidligere skrivelser til Trafikministeriet og til de trafikpolitiske ordførere i de politiske partier.

På baggrund af ovennævnte ser jeg frem til en revurdering af sagen.

Med venlig hilsen

Aase H.A. Young



Bilag 4

Aase H. A. Young
Bysmedevej 42, 1.
8381 Tilst

Dato : 7. januar 2005
J.nr. : 507-000009

Kære Aase H. A. Young

Tak for Deres brev af 30. november 2004 vedrørende forsinkelser i togtrafikken som følge af Tommerupulykken og det efterfølgende sporarbejde på Fyn.

Lad mig indledningsvis oplyse, at det er Banedanmark, der planlægger, hvornår sporombygningsarbejder skal gennemføres, og hvordan arbejdet nærmere skal tilrettelægges. Banedanmark har oplyst, at baggrunden for, at sporombygningsarbejdet på Fyn ikke blev fremrykket efter Tommerupulykken fra den planlagte periode i sommeren 2004 var, at dette – ud fra en planlægningsmæssig betragtning – ville have været meget vanskeligt. Et sporombygningsarbejde kræver brug af specialiseret materiel, der ikke er generelt til rådighed, men først ved forudgående planlægning skal tilvejebringes. Det er derfor ikke helt ligetil på relativt kort tid at ændre i tidspunktet for gennemførelsen af et planlagt sporombygningsarbejde. Endelig var der allerede på tidspunktet for ulykken indgået kontrakt med et firma om gennemførelse af sporombygningen.

Jeg har stor forståelse for de gener forsinkelser medfører og ikke mindst, når det har et omfang som det, De oplyser i brevet. Forsinkelser er da også et område, der følges nøje og arbejdes meget på at forbedre i Trafikministeriet.

Ifølge den statistik, som Banedanmark udarbejder over omfanget af forsinkelser, fremgår det rigtignok, at antallet af forsinkelser med InterCity- og Lyntog målt ved ankomsten til henholdsvis København H og Århus H i myldretiden i den nævnte periode langt fra var tilfredsstillende, selvom det ikke har stået helt så galt til, som De oplyser, når man ser på den samlede statistik. Det gør det naturligvis ikke mindre generende, når toget i den konkrete situation er forsinket.

I forhold til Tommerupulykken og afviklingen af togtrafikken i perioden derefter har DSB oplyst, at DSB - på baggrund af DSB's erfaringer med at udføre togtrafik – forventede, at der hurtigere end tilfældet blev ville kunne køres med en hastighed på den pågældende strækning, så tidsplanen igen kunne overholdes. Havde DSB på forhånd vidst, at dette ikke ville blive

tilfældet havde DSB kunne tage højde herfor i køreplanen. Det er erfaringen, at når man som passager på forhånd via køreplanen er orienteret om, at rejsen vil vare længere tid end "normalt", opleves dette mindre generende end, når der er tale om regulære forsinkelser.

Endelig til Deres spørgsmål om kompensation er det rigtigt, at DSB har taget initiativer i form af eksempelvis gratiskørsel på Svendborgbanen i en måned, da togdriften på Svendborgbanen i længere tid ikke havde fungeret hensigtsmæssigt. Hvorvidt DSB i konkrete situationer vil tage initiativer af denne karakter, er imidlertid et anliggende, som det helt er op til DSB at bestemme.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

Aase H.A. Young

Bysmedevej 42, 1., 8381 Tilst

Tlf.: 3376 0536 (arbejde); 8624 1231 (privat); 2214 5835 (mobil). E-mail: Aase.Young@mail.dk

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

30. november 2004

Mobilitet på arbejdsmarkedet

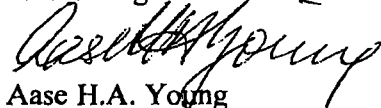
Ligesom regeringen går jeg ind for mobilitet på arbejdsmarkedet. Det kan sagtens lade sig gøre at pendle endog over store afstande for at varetage et job, såfremt udbyderne af den kollektive trafik leverer den vare, kunderne betaler for – dvs. bringer kunderne fra et sted til et andet inden for et bestemt tidsrum. DSB leverede bestemt ikke varen fra togafsporingen ved Tommerup 21. februar til 6. august 2004, hvor sporarbejdet på Fyn var afsluttet. I denne periode var toget, som benyttes af flest pendlere til hovedstadsområdet (Lyn 6), forsinket ved 95% af ankomsterne til København, mens eftermiddagstoget (Lyn 59) tilbage mod Jylland "kun" var forsinket ved ca. 50% af ankomsterne til Århus. I gennemsnit steg min daglige rejsetid i dette knapt halve år med 50 minutter.

Ved tidligere driftsforstyrrelser af samme omfang (fx Kystbanen og Svendborgbanen) har DSB ydet kompensation til kunderne. Men som det fremgår af vedlagte kopier af korrespondance med DSB, har jeg fået afslag på anmodning om kompensation i form af et månedskort (Århus-København), dvs., at DSB har valgt at afvige fra den præcedens, som der ellers var skabt i ovennævnte tilfælde.

På trods af afsporingen i Tommerup 21. februar 2004 valgte Banedanmark og DSB at gennemføre sporarbejdet på Fyn i den allerede planlagte arbejdsperiode (fra 21. juni til 6. august 2004), selv om Jernbanetilsynet ca. 1. marts påbød, at alle tog skulle køre med nedsat hastighed, indtil sporarbejdet var afsluttet. Med denne skrivelse ønsker jeg at spørge Dem om, 1) i hvilket omfang De som ansvarlig minister for området var inddraget i denne politiske beslutning, 2) hvorvidt De var informeret om de massive forsinkelser, denne beslutning ville medføre, og 3) hvorvidt en eventuel kompensation til DSB's kunder blev drøftet. Desuden bedes De svare på, om De finder det acceptabelt, at præcedens for at yde kompensation til DSB's kunder ved langvarige driftsforstyrrelser fraviges i dette tilfælde og i givet fald hvorfor. Endelig vil jeg spørge Dem, om De er klar over, at mange pendlere fravælger DSB, fordi der fortsat er væsentlig forsinkelser i 40-50% af fjerntogene i myldretiden.

Jeg ser frem til Deres svar på dette brev.

Med venlig hilsen



Aase H.A. Young

- Bilag:**
1. Brev fra Aase Young til DSB af 28. september 2004.
 2. Svar fra DSB til Aase Young af 17. november 2004.
 3. Brev fra Aase Young til DSB af 30. november 2004.
 4. Leder og artikel i EkstraBladet 1. juli 2004.

Aase H.A. Young
Bysmedevej 42, 1., 8381 Tilst
Tlf.: 3376 0536 (arbejde); 8624 1231 (privat); 2214 5835 (mobil). E-mail: Aase.Young@mail.dk

DSB
Passagerafregningen
Sølvgade 40
1349 København K

Att.: Salgsdirektør Bjørn Wahlsten

30. november 2004

Vedr.: Anmodning om kompensation pga. togforsinkelser fra februar til august 2004

Tak for dit svar, dateret 17. november 2004, på mit brev af 28. september 2004. Det var desværre ikke et svar, der var værd at vente på i godt 7 uger, da du i din argumentation for afslaget ikke forholder dig til følgende punkter:

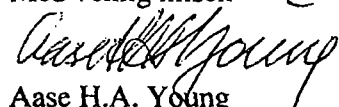
1. Du begrundede ikke, hvordan DSB kunne tolerere massive forsinkelser på Lyn 6, den afgang, som benyttes af flest pendlere, i de 4 måneder, fra uheldet i Tommerup skete (21. februar 2004), til sporarbejdet blev påbegyndt (21. juni 2004).
2. I henhold til særkøreplanen, som var gældende fra 21. juni til 6. august 2004, kørte Lyn 6 nøjagtigt som i den normale køreplan (afgang Århus kl. 05.52 og ankomst København H kl. 08.44). Dette til trods for, at Lyn 6 kun 3 gange i de foregående 4 måneder ankom rettidigt til København.
3. Ligesom ved sporarbejdet på Fyn i 2003 besluttede DSB at sammenkoble IC- og lyntogene, mens sporarbejdet foregik (21. juni-6. august 2004), og passagererne havde forståelse for, at de i denne periode måtte leve med en forlængelse af rejsetiden på 10-50 minutter, som det var bebudet i særkøreplanen. Denne passus var placeret som indledning til den generelle information om sporarbejdet. Derfor opfattede jeg den som en generalisering af de ændringer, som særkøreplanen indførte – og ikke som carte blanche for DSB til både at være forsinket i henhold til særkøreplanen og yderligere at være forsinket i 10-50 minutter, som tilfældet var på hjemturen.

I din begrundelse for afslag på min anmodning udsender du modstridende signaler. På den ene side lyder det, som om DSB og Banedanmark allerede inden uheldet i Tommerup 21. februar 2004 har fastlagt særkøreplanen, hvorfor man ikke har kunnet tage højde for forsinkelser som følge af nedsat hastighed. På den anden side antyder du, at sporarbejdet blev udført som følge af Jernbanetilsynets vurderinger efter uheldet i Tommerup.

Vi ved begge, at reparationsarbejdet på strækningen var sendt i licitation før uheldet i Tommerup. Jeg har forståelse for, at DSB og Banedanmark bevidst beslutter at fastholde, at reparationsarbejdet skulle udføres i den periode, som man allerede havde entereret for, i stedet for at fremskynde arbejdet, hvilket ville have medført økonomiske krav fra den tyske entreprenør, man allerede havde indgået aftale med. Banedanmark var villige til at betale DSB for de forsinkelser, denne disposition medførte. Men jf. dit svar af 17. november 2004 er DSB øjensynlig ikke parat til at kanalisere en del af denne kompensation videre til pendlerne, som bar ulemperne ved næsten et halvt års forsinkelser. Man skulle eller mene, at der var skabt præcedens for denne løsning, jf. tidligere ydede kompensationer på Kystbanen og på Svendborgbanen. – Da trafikministerens rolle i afgørelsen er mig ubekendt, sender jeg en kopi af denne og tidligere skrivelser til Trafikministeriet.

På baggrund af ovennævnte ser jeg frem til en revurdering af sagen.

Med venlig hilsen



Aase H.A. Young

Aase H A Young
Bysmedevej 42
8381 Tilst

Svar på henvendelse af 28.09.04

Kære Aase H. A. Young

Tak for din henvendelse af 28. september 2004.

Jeg beklager, at dine tog ofte har været forsinket.

DSB følger dagligt op på alle forsinkelser og aflysninger med henblik på at forhindre, at en lignende hændelse skal opstå. Dette arbejde foregår både internt i DSB og i et samarbejde med Banedanmark. Lyntog 59 har i perioden efter sommerferien haft en del mindre forsinkelser ved ankomsten til Århus, som primært skyldes et malearbejde på Lillebæltsbroen, som har betydet, at togene skulle køre med nedsat hastighed. Endvidere har der især fredage været forsinkelser på 9 - 14 minutter. Toget er endvidere tre fredage afgået forsinket fra København, da ekstra mange rejsende til forankørende tog har betydet at toget ikke kunne komme til perron i tide.

Malearbejdet på Lillebæltsbroen sluttede den 10. oktober, så nu forventer vi en større rettidighed.

Banedanmark udførte et planlagt sporarbejde på Vestfyn i perioden fra 21. juni til 6. august 2004, hvor jorden under skinnerne blev udskiftet. Samtidig udbedredes nogle skader, som opstod ved en togafsporing ved Tommerup den 21. februar. Siden sporarbejdet er kørekomforten blevet bedre, og der er færre forsinkelser, som du jo også har oplevet.

Da der kun var et spor at køre på under sporarbejdet på Vestfyn, var det nødvendigt at aflyse nogle tog mellem Odense og Fredericia. Lyntogene til/fra Århus og IC togene til/fra Vest- og Sønderjylland kører omkring Middelfart så tæt på hinanden, at det var naturligt at sammenkoble netop disse to tog på strækningen København-Middelfart-København. På den måde kunne vi opnå uændret fjerntogsbetjening på østkysten til/fra Århus. Til gengæld fik især Lyntogene længere rejsetid. Regionaltogene mellem Fredericia og Odense blev aflyst og erstattet af busser. På grund af de omfattende ændringer lavede vi i samarbejde med Banedanmark en særlig køreplan. I den særlige køreplan havde vi dog ikke taget højde for forsinkelser, som opstod på grund af, at togene i en periode skulle køre med lavere hastighed på grund af den tidligere afsporing. For da vi lavede den særlige køreplan vidste vi ikke, hvornår vi måtte sætte hastigheden op igen, og det var derfor svært at indregne en evt. forsinkelse.

Jernbanetilsynet fastslog efterfølgende, at der skulle udføres et større reparationsarbejde på strækningen. Banedanmark gennemførte dette arbejde i den allerede planlagte arbejdsperiode i sommerferien for at undgå at genere trafikken alt for meget.

DSB Salg

17. november 2004

DSB Salg
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 54 24 00
Lokal 42400
Mobil 24 68 24 00
Fax 3354 2560
E-mail bw@dsb.dk
Internet www.dsb.dk

17. november 2004

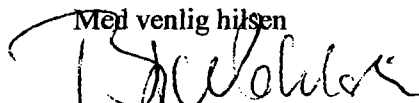
En køreplan er længe undervejs, idet der udover selve køreplanen også skal laves materiel- og personaleplaner. Da vi fik meldingen om at problemerne først blev løst i sommerferien, valgte vi på grund af tidspres alligevel, at gennemføre særkøreplanen, da vi erfaringsmæssigt ved, at det er muligt at indhente hele eller dele af forsinkelser på grund af hastighedsnedsættelser.

DSB må også i fremtiden leve med, at der i perioder skal køres efter en særkøreplan, og at denne særkøreplan nogle gange indføres med kort varsel.

Det er en del af de betingelser vi og vore kunder desværre må leve med – herunder de forlængede rejsetider det medfører.

DSB giver derfor ikke kompensation for disse forsinkelser, fordi langt de fleste passagerer ved at bruge særkøreplanen, har haft mulighed for at tage deres forholdsregler. Herudover gjorde DSB og Banedanmark hver dag alt, hvad der stod i vores magt, for at sikre den bedst mulige trafik under de givne omstændigheder.

Med venlig hilsen



Bjørn Wahlsten
Salgsdirektør

Aase H.A. Young

Bysmedevej 42, 8381 Tilst

Tlf.: 3376 0536 (arbejde); 8624 0085 (privat); 2214 5835 (mobil). E-mail: aay@rct.dk

Tlf.: 3314 0400

DSB
Sølvgade 40
1349 København K

28. september 2004

Att.: Salgsdirektør Bjørn Wahlsten**Vedr.: Anmodning om kompensation pga. togforsinkelser fra februar til august 2004**

Det har været en fryd at tage med Lyn 6 fra Århus til København, siden sporarbejdet på strækningen ophørte 8. august – efter at have oplevet væsentlige forsinkelser på 95% af togene på denne afgang i et halvt år (23 minutters forsinkelse i gennemsnit). Det er dog stadig er en blandet fornøjelse at køre hjem med Lyn 59, da jeg en gang om ugen er ½ time senere hjemme (gennemsnitligt), fordi toget er så forsinket, at jeg misser til min bybus, der kun kører hver halve time, selv om jeg burde have 11 minutter til at gå de da. 150 m til busstopstedet.

Men jeg har endnu ikke glemt, at min daglige transporttid fra februar til august 2004 steg fra 7 timer og 20 minutter til 8 timer og 10 minutter (gennemsnitligt) i et halvt år, og den ulempe vil jeg gerne anmode om kompensation for i form af en måneds gratis abonnement på strækningen Århus-København. (En sådan kompensation ville svare til et ulempetillæg på omkring. 4 kr. for hver time, jeg brugte ekstra på min daglige transport).

I henhold til din udtalelse til Ekstra Bladet 1. juli 2004 havde DSB på det tidspunkt ikke taget stilling til en sådan kompensation, men du gjorde opmærksom på, at utilfredse kunder altid kan klage til DSB. Da DSB endnu ikke er kommet med et udspil med hensyn til kompensation, benytter jeg mig derfor af den sidstnævnte mulighed.

Jeg ser frem til positiv respons på nærværende skrivelse.

Med venlig hilsen

Aase H.A. Young

10/11-04: Talli m. Wahlstens sekretær, som lovede at ringe tilbage, når hun havde undersøgt sagen.
17/11-04: Brevet afsendt d. d., så jeg skulle have det i morgen.

DET SLINGRER BARE

AASE YOUNG bor i Århus, men arbejder i København. Det burde ikke være noget problem i vore dage. Vi har en storebæltsbro, og med lynetog tager turen under tre timer. Principielt.

I praksis er det et problem. Enhver, der jævnligt rejser med DSB, vil vide, at køreplanen ofte er uden kontakt med virkeligheden. Tog bliver aflyst, og de, der kører, er tit forsinkede.

Ganske vist fremlægger DSB med jævne mellemrum statistikker, som viser, at regulariteten er på grænsen til det fremragende, hvilket kun kan få faste DSB-kunder til at stille sig selv spørgsmålet:

'Hvorfor pokker er det så altid det tog, jeg skal med, der er forsinket?'

AASE YOUNG har lavet sin egen statistik over sine daglige oplevelser med DSB, og den tegner et helt andet billede. Siden skinnibruddet ved Tommerup på Fyn i februar har der været forsinkelser på 95 procent af turene, hun har taget frem og tilbage til sit arbejde.

Aase Young er på fleksjob, og hun har snart mistet så meget arbejdstid på grund af DSB's forsinkelser, at det svarer til en uges ferie.

STÆRKT BEKLÆGELIG

Sådan karakteriserer DSB selv situationen uden at kunne anklages for at overdrive.

Nu kan man sige, at DSB i dette tilfælde er uden skyld. Banedanmark har ansvaret for



Det er ikke en fornøjelse at være afhængig af DSB. (Foto: Jan Grarup)

skinnerne. Men sagen er, at DSB sælger en defekt vare til fuld pris. Vi betaler for at komme fra et sted til et andet inden for et bestemt tidsrum. Den vare kan DSB ikke levere i øjeblikket.

Heller ikke i øjeblikket, ville nogle tilføje.

DSB kan ikke give Aase Young hendes tabte timer igen, men det var dog naturligt, at hun og alle andre passagerer fik penge tilbage, når DSB nu ikke ser sig i stand til at levere den aftalte vare. DSB fik selv fire millioner

kroner i erstatning sidste år af Banedanmark på grund af påførte forsinkelser. De penge så passagererne, som var ofre for forsinkelserne, ikke noget til.

Den kollektive trafik i Danmark er under pres i disse år. Taksterne stiger, kvaliteten forringes, og af begge årsager flygter kunderne. Det er et alvorligt samfundsproblem.

DSB bør stramme sig op - og politikerne bør give dem mulighed for at gøre det.

DSB VIL SVARER

Der burde gives kompensation til ospendlere, siger træt kunde

Aase Young er glad for sit arbejde i København, og tager gerne turen fra Århus hver morgen.

Siden skinnibruddet ved Tommerup i februar har forskningssekretæren imidlertid snart brugt flek-

stid svarende til en uges ferie, fordi toget hver dag er forsinket, og hun kominer for sent på job.

- Jeg har ført dagbog over togturene, og den viser at der var forsinkelser på 95 procent af turene. Kan det virkelig være rigtigt, at vi pendlere alle skal stå med

aldrig har været så længe på arbejde, og det er hver gang, jeg kommer til København, og jeg er glad for at komme hjem.

Siden skinnibruddet ved Tommerup i februar har forskningssekretæren imidlertid snart brugt flek-

stid svarende til en uges ferie, fordi toget hver dag er forsinket, og hun kominer for sent på job.

- Jeg har ført dagbog over togturene, og den viser at der var forsinkelser på 95 procent af turene. Kan det virkelig være rigtigt, at vi pendlere alle skal stå med

aldrig har været så længe på arbejde, og det er hver gang, jeg kommer til København, og jeg er glad for at komme hjem.

Siden skinnibruddet ved Tommerup i februar har forskningssekretæren imidlertid snart brugt flek-

stid svarende til en uges ferie, fordi toget hver dag er forsinket, og hun kominer for sent på job.

- Jeg har ført dagbog over togturene, og den viser at der var forsinkelser på 95 procent af turene. Kan det virkelig være rigtigt, at vi pendlere alle skal stå med

aldrig har været så længe på arbejde, og det er hver gang, jeg kommer til København, og jeg er glad for at komme hjem.

Siden skinnibruddet ved Tommerup i februar har forskningssekretæren imidlertid snart brugt flek-

stid svarende til en uges ferie, fordi toget hver dag er forsinket, og hun kominer for sent på job.

- Jeg har ført dagbog over togturene, og den viser at der var forsinkelser på 95 procent af turene. Kan det virkelig være rigtigt, at vi pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

aldrig har været så længe på arbejde, og det er hver gang, jeg kommer til København, og jeg er glad for at komme hjem.

Siden skinnibruddet ved Tommerup i februar har forskningssekretæren imidlertid snart brugt flek-

stid svarende til en uges ferie, fordi toget hver dag er forsinket, og hun kominer for sent på job.

- Jeg har ført dagbog over togturene, og den viser at der var forsinkelser på 95 procent af turene. Kan det virkelig være rigtigt, at vi pendlere alle skal stå med

aldrig har været så længe på arbejde, og det er hver gang, jeg kommer til København, og jeg er glad for at komme hjem.

Siden skinnibruddet ved Tommerup i februar har forskningssekretæren imidlertid snart brugt flek-

stid svarende til en uges ferie, fordi toget hver dag er forsinket, og hun kominer for sent på job.

- Jeg har ført dagbog over togturene, og den viser at der var forsinkelser på 95 procent af turene. Kan det virkelig være rigtigt, at vi pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

pendlere alle skal stå med

af HANNE FUCHSEL