

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

MODTAGET
26 JUNI 2007 13¹⁵
Den Centrale Indlevering

MINISTEREN

Dato 26 JUNI 2007
J. nr. 538-000001
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikrapporten for DSB og DSB S-tog a/s for 2005 og 2006.

I henhold til kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og DSB samt DSB S-tog a/s om forhandlet offentlig service trafik skal DSB aflevere årlig rapportering vedr. en række forhold.

Jeg har modtaget denne rapportering, der vedlægges til Trafikudvalgets orientering.

For fjern- og regionaltrafikkens vedkommende vedlægges:

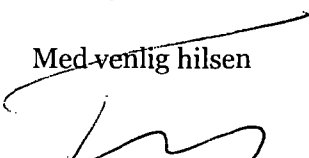
- Rapport om trafikafviklingen i 2006.
- Redegørelse om status på Bus og Tog samarbejdet.

For S-togstrafikkens vedkommende vedlægges:

- Rapport om DSB S-togs trafikafvikling i 2006.
- Redegørelse om DSB S-togs samarbejde med HUR og ØSS i 2006.
- Redegørelse om indsatsen i forhold til handicapbetjeningen.
- Redegørelse om indsatsen i forhold til tryghed på S-banen, herunder hærværks- og graffitibekæmpelse.
- Redegørelse om indsatsen i forhold til cykelmedtagning.

Jeg er i øvrigt blevet gjort opmærksom på, at afrapporteringen for 2005 ikke er blevet fremsendt til udvalget. Denne rapportering for såvel DSB som DSB S-tog vedlægges derfor, idet jeg skal beklage den sene fremsendelse.

Med venlig hilsen


Flemming Hansen

DSB's årlige rapportering til Transport- og Energiministeriet for 2006 på kontrakten om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014
**Koncern-
sekretariatet**
9.1.5. Rapport om trafikafviklingen

16. maj 2007

Målopfyldeelse for rettidighed i 2006

 DSB
 Koncern-sekretariatet
 Sølvgade 40
 DK-1349 København K

Rettidighed

Fjer- og regionaltog har i 2006 haft en rettidighed på 83,5 pct. inden for 0-5.59, hvilket er et utilfredsstillende lavt niveau.

 Direkte 33 54 42 10
 Mobil 24 68 42 10
 memy@dsb.dk
 www.dsb.dk

Årsager til forsinkelser mm.

DSB's passagerer i fjern- og regionaltog var i 2006 i gennemsnit forsinket med 4 minutter og 12 sekunder ved ankomst. Det er en stigning i forhold til 2005, hvor gennemsnittet var 3 minutter og 30 sekunder.

Afsender Merete Mygind

I den løbende afrapportering gøres forsinkelserne op efter, om de kan henføres til DSB, Banedanmark eller andre eksterne forhold. Dette fremgår af tabellen herunder:

Tablet: Andel af forsinkelser i 2006 iht. kontrakten

	Mål, jf. kontrakt	2006	Andel 2006 i %	Overskridelse ift kontraktmål 2006
DSB	Max 4,5 %	6,2	38	38%
Banedanmark	Max 4,5 %	8,3	50	84%
Udefra	Max 1,0 %	2,0	12	100%
Irregularitet	Max 10,0 %	16,5	100	

1. DSB:

Lidt over en tredjedel af årsagerne kan henføres til DSB, hvor materielle fejl og personaleforhold er blandt de væsentligste årsager.

De mange hastighedsnedsættelser har en negativ indflydelse på DSB's andel af forsinkelserne. DSB's andel er nemlig for en stor dels vedkommende følgevirkninger forårsaget af de problemer, som hastighedsnedsættelserne skaber. Et forsinket tog kan således være skyld i, at personalet ikke når frem til de tog, de skal betjene. Følgevirkningen, som kan sammenlignes med en dominoeffekt, bliver, at flere tog rammes af forsinkelser. Ligeledes har de massive forsinkelser i forbindelse med hastighedsnedsættelserne medført, at

DSB har mindre tid til at yde løbende vedligeholdelse af materiellet. Dette kan medføre flere materielle fejl, som kræver større eftersyn og reparationer.

Side 2/4

16.05.2007

2. Infrastrukturforhold:

50 pct. af forsinkelserne kan henføres til dårlige infrastrukturkvalitet, herunder primært problemer med skinnernes tilstand, som medfører sporvedligeholdelsesarbejde og hastighedsnedsættelser.

3. Eksterne forhold:

Det kan blandt andet nævnes, at Drogden-tunnelen til Sverige gav mange forsinkelser hen over sommeren 2006 på grund af problemer med togdetektering.

Større hændelser:

Der har været en række større hændelser, som har haft væsentlig betydning for trafikafviklingen:

- Nytårsaften ved årsskiftet mellem 2005 og 2006 blev en relæhytte ved Middelfart brændt ned. Dette begrænsede trafikken i Snøghøj i januar og første halvdel af februar måned.
- I april skred en dæmning ved Børkop sammen, og trafikken var begrænset i flere uger.
- Sommeren var karakteriseret ved historisk mange hastighedsnedsættelser. Juni måned startede med, at to godsvogne afsporede ved Kolding og ødelagde flere kilometer spor. Få dage efter brød et arbejdskøretøj i brand i Storebæltstunnelen med spærring af det ene rør i en uge til følge, og endelig var der i juli måned et omfattende sporarbejde på strækningen mellem København H og Høje Tåstrup.

Målopfyldelse for pålidelighed i 2006

Pålidelighed

Pålideligheden er et udtryk for, hvor stor en del af de planlagte afgang, der er blevet afviklet. Pålideligheden påvirkes også af den dårlige infrastruktur kvalitet. Forsinkede tog fører i værste fald til, at både materiel og personale er placeret andre steder end planlagt, hvilket i nogle tilfælde betyder, at DSB er nødsaget til helt at aflyse enkelte afgang.

Pålideligheden for fjern- og regionaltogene var 98,3 pct. i 2006, hvilket er under målet på 99 pct.

Bod i 2006

Bod

DSB har for fjern- og regionaltog betalt bod for manglende opfyldelse af målene for regularitet og pålidelighed til Transport- og Energi ministeriet. For 2006 beløber boden sig til 12.065.393 kr. (2006-pl).

Køreplansforhold

Side 3/4

Køreplanen for 2006

16.05.2007

DSB valgte i 2006 at fastholde køreplanen med få justeringer.

Den væsentligste ændring var åbningen af Hedensted station mellem Vejle og Horsens samt etablering af et togsystem til betjening af Hedensted. Det betød en generel styrkelse af den kollektive trafik mellem Århus og Fredericia.

På grund af de mange hastighedsnedsættelser blev der for at sikre en mere rettidig trafik for de lokale rejsende mellem Aalborg og Frederikshavn gennemført en ændring af køreplanen nord for Aalborg i august 2006.

I 2006 annoncerede DSB desuden ændrede rejsetider, så kunderne var informeret på forhånd.

Køreplanen for 2007

Helt frem til sommeren 2006 var forventningen, at de mange hastighedsnedsættelser vil være overstået inden for en overkommelig tid, men i august meddelte Banedanmark, at man nu forventede, at problemerne ville fortsætte ind i 2007.

Dette er baggrunden for, at DSB har tilpasset køreplanen for 2007, så der tages højde for de mange hastighedsnedsættelser.

Rejsetidsgaranti

Med sigte på at skabe en mere direkte sammenhæng mellem den leverede kvalitet og prisen har DSB med virkning fra 1. oktober 2006 etableret en rejsetidsgaranti for alle passagerer, som ikke rejser på et Pendlerkort.

Den 1. januar 2007 etableres Rejsetidsgarantien for passagerer med pendlerkort.

Nyt fælles driftscenter

I december 2006 blev det fælles driftscenter taget i brug. I kraft af driftscenteret:

- Samles al trafikinformation under ét tag og har ud over DSB deltagelse af Banedanmark og andre operatører
- Understøttes processer af ny teknologi, f.eks. storskærme med situationsinformation
- Udvikles nye forretningsprocesser og metoder til brug i disponeringsprocessen og i det nye fælles driftscenter
- Er der oprettet en vagthavendefunktion med ansvar for den samlede operationelle ledelse af disponeringsprocessen og evaluering af trafikafviklingen
- Er der oprettet informationsdisponent-funktioner i Banedanmark og DSB med ansvar for formidling af trafikinformation til interne - og eksterne interessenter
- Er der indført forenklede kommunikationsprocedurer mellem funktioner, der ikke sidder i driftscentret

Kommunalreformen

16.05.2007

Kommunalreformerarbejdet og dannelsen af de nye trafiksselskaber pr. 1. januar 2007 har i hele 2006 præget Bus & Tog samarbejdet. DSB har i tæt samarbejde med trafiksselskaberne arbejdet på dels at videreføre det eksisterende samarbejde, dels at udforme overgangsordninger med henblik på at sørge for, at kunderne oplever en så problemfri overgang til den nye struktur i Bus & Tog samarbejdet som muligt. Af udvalgte områder, der er blevet bearbejdet, kan bl.a. nævnes samarbejdsaftaler, takstsystemer, produkt- og rejseregler, kunde- og medarbejderinformation samt passagertælling og -afregning.

DSB forventer i 2007 at intensivere samarbejde med de nu færre men større trafiksselskaber, der er opstået som følge af kommunalreformen.

Rejsekortet

DSB har i løbet af 2006 arbejdet med implementeringen af rejsekortet. Der er tale om et omfattende og ambitiøst projekt, som vil påvirke størstedelen af DSB's organisation og have stor betydning for den fremtidige kollektive trafik. Alle rejsekortrelaterede aktiviteter er forankret i et projekt, der blev oprettet i 2005 og tilført yderligere ressourcer i løbet af 2006. Derudover deltager et stort antal medarbejdere fra DSB's basisorganisation løbende i arbejdet.

Rejseplanen A/S

Med fortsat stigning i kundeforespørgsler er Rejseplanen A/S endnu et eksempel på et succesfuldt resultat af Bus & Tog samarbejdet. Fra 2005 til 2006 steg det samlede antal forespørgsler med næsten 50 pct. fra 40,4 mio. til 59,2 mio., og november måned (2006) blev ny rekordmåned med 5,8 mio. forespørgsler. Rejseplanens taletjeneste, der blev introduceret i december 2005, er nu vel implementeret, og planlægges i 2007 udvidet med adressesøgning.

Afregning

Samtlige afregninger vedrørende 2004/2005 er afsluttet. For så vidt angår 2006 er der på nær enkelte selskaber foretaget afsluttede afregning for bustilslutning. Med hensyn til den indenamtslige afregning for 2006 er der foretaget foreløbig afregning. Endelig afregning afventer analyse i løbet af foråret 2007.

DSB's årlige rapportering til Transport- og Energiministeriet for 2006 på kontrakten om S-togstrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014

Koncernsekretariatet

7.5.1 Rapport om trafikafviklingen

Målopfyldeelse for rettidighed i 2006

Rettidighed

Rettidigheden i 2006 var på 89,2 procent indenfor 2,29 minutter, hvilket er bedre end i 2005, hvor rettidigheden var 88,7 procent, men det er under målet på 95 procent.

Årsager til forsinkelser mm.

I den løbende afrapportering gøres forsinkelserne op efter, om de kan henføres til DSB, Banedanmark eller andre eksterne forhold. Dette fremgår af tabellen herunder:

Tablet: Andel af forsinkelser i 2006 iht. kontrakten

	Mål, jf. kontrakt	2006	Andel 2006 i %	Overskridelse ift kontraktmål 2006
DSB S-tog a/s	Max 3,0 %	4,1	38	37 %
Banedanmark	Max 1,5 %	5,9	55	293 %
Udefra	Max 0,5 %	0,8	7	60 %
Irregularitet	Max 5,0 %	10,8	100	

1. DSB S-tog

38 procent af årsagerne kan henføres til DSB, hvor materielle fejl og personaleforhold er blandt de væsentligste årsager.

De mange hastighedsnedsættelser har en negativ indflydelse på DSB S-tog's andel af forsinkelserne. DSB S-tog's andel er nemlig for en stor dels vedkommende følgevirkninger forårsaget af de problemer, som hastighedsnedsættelserne skaber. Et forsinket tog kan således være skyld i, at personalet ikke når frem til de tog, de skal betjene. Følgevirkningen, som kan sammenlignes med en dominoeffekt, bliver, at flere tog rammes af forsinkelser. Ligeledes har de massive forsinkelser i forbindelse med hastighedsnedsættelserne medført, at DSB S-tog har mindre tid til at yde løbende vedligeholdelse af materiellet. Dette kan medføre flere materielle fejl, som kræver større eftersyn og reparationer.

20. juni 2007

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Direkte 33 54 42 10
Mobil 24 68 42 10
memy@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Merete Mygind

2. Infrastruktur forhold

Side 2/8

I 2006 var der som i 2005 mange problemer på grund af den nedslidte infrastruktur. Der indtraf 33 større fejl på S-banens infrastruktur i 2006, langt de fleste på S-banens centrale afsnit, hvor ca. 6.000 tog blev påvirket. Herudover blev mere end 16.000 tog påvirket grundet langsom kørsel, der skyldtes sporenes tilstand.

20.06.2007

Den omfattende sporombygning på Nordbanen mellem Gentofte og Hillerød, som begyndte den 15. juli og varede til medio september, påvirkede, på trods af at der var indskrænkninger i S-togs udbuddet samt omlagte køreplaner, næsten 6.000 tog.

3. Eksterne forhold

Vejret gjorde det til tider vanskeligt at afvikle trafikken. Eksempelvis påvirkede snestormen i januar 2006 1.100 S-tog.

Derudover var der i årets løb 10 tilfælde af personpåkørsler / personuheld.

Målopfyldeelse for pålidelighed i 2006

Pålidelighed

Pålideligheden udtrykker andelen af gennemførte tog. I 2006 var pålideligheden 96,5 procent. Dette er en stigning i forhold til 2005, hvor regulariteten var 96 procent, men det er under målet på 97,5 procent.

Målsætningen blev nået i 7 af årets 12 måneder, og 4. kvartal udmærkede sig ved målopfyldeelse med en pålidelighed på 98,2 %.

Bod i 2006

Bod

DSB S-tog har i 2006 måtte betale bod for manglende opfyldelse af regularitet/pålidelighed til Transport- og Energiministeriet på i alt 4,3 mio. kroner (2006-pl).

Køreplansforhold

Køreplanen for 2006

Banedanmark meddelte i foråret 2005, at den nye køreplan baseret på kørsel alene med de nye S-tog ikke, som ønsket af DSB, kunne igangsættes i 2006. Årsagen hertil var primært, at Banedanmark i 2006 skulle ibrugtage den nye Drifts- og InformationsCentral for S-banen (DIC-S). Dette ville ske løbende hen over hele året, hvorfor der ikke samtidig kunne indføres en helt ny køreplan, da fokus var rettet mod at sikre en glidende overgang fra den gamle fjernstyringscentral til den nye uden for mange uregelmæssigheder.

DSB S-tog måtte derfor foretage en mindre justering af køreplanen, der så blev en videreførelse af køreplanen fra 2005. Hertil kom, at linje Bx mellem Høje Taastrup og Klampenborg måtte tages helt ud af drift, da Banedanmark krævede, at der var en linje mindre i 2006, mens DIC-S'en blev ibrugtaget.

Arbejdet med ny køreplan til 2007

Den planlagte nye køreplan, der var udskudt til januar 2007, er udskudt til september 2007, fordi Banedanmark først vil foretage en række forbedringer af infrastrukturen til gavn for regulariteten. Samtidig vil Banedanmark kunne have en større sporombygning på Køgebugtbanen færdiggjort inden køreplansskiftet.

Side 3/8

20.06.2007

DSB har gennemgået den nye køreplan grundigt sammen med Banedanmark for at sikre, at den vil blive så robust som muligt. Der er således i den nu vedtagne køreplan for september 2007 indlagt tilstrækkeligt med ekstra køretid til, at mindre forsinkelser kan indhentes både før og efter den centrale strækning gennem København. Køreplanen er forberedt til at der, efter at Banedanmark har renoveret S-banens spor i de kommende år, vil kunne ske en opstramning af køretiderne, så de oprindelige køretidsforbedringer opnås med forventeligt flere passagerer til følge.

Samarbejdet med HUR og ØSS

Samarbejdet med HUR og ØSS er organiseret i en struktur med en række tematiserede samarbejdsfora; dels permanente, dels projektbaserede.

Der findes på hvert af følgende områder permanente samarbejdsgrupper:

- Indtægtsdeling
- Takster
- Markedsføring
- Trafikinformation
- Køreplan

Projektbaseret samarbejde af mere varig karakter finder sted på bl.a. følgende område

- Erhvervskort
- Terminaler
- Parker & Rejs

Hertil kommer en række mindre projekter.

Overordnet ledes samarbejdet via "Direktørmødet", hvor DSB, HUR og ØSS er repræsenteret. Direktørmødet har en løbende mødeaktivitet over året.

Fra den 1. januar 2007 træder Trafikstyrelsen ind i samarbejdet med HUR, ligesom det ændrede lovgrundlag for den kollektive trafik indebærer nye spilleregler.

Indtægtsdeling

I 2006 er ØSS's indplacering i takstsamarbejdet afklaret, og parterne har indgået aftaler dækkende perioden 2002-2006. Aftalemæssigt er der således nu basis for at afslutte indtægtsfordelingsregnskaberne og tilknyttede opgørelser for 2002-2006.

For perioden 2002-2003 vil afslutning kunne foretages relativt hurtigt.

For perioden 2004-2006 er det endnu usikkert, hvornår disse forhold kan afsluttes, idet der endnu udestår en række uafklarede forhold. Disse forhold vedrører uenighed om S-togstællingerne i 2004 og 2005 og fejl i HUR's bustællesystem.

Parterne arbejder på at løse problemstillingerne.

På foreliggende grundlag har parterne ikke kunnet enes om grundlaget for a conto-udligning i 2007.

Takster (herunder erhvervskort)

Takstkompetencen i hovedstadsområdet er i lov om trafikselskaber fordelt mellem parterne fra 1. januar 2007, dog således at der fortsat skal fastsættes fælles takster i hovedstadsområdet.

Taksterne for 2007 er fastlagt i overensstemmelse med de nye spilleregler. Parterne gennemførte i enighed takst 2007, som bl.a. indebærer følgende ændringer:

- En generel takstforhøjelse på 2,6%
- En forlængelse af takstrækken for periodekort, således at man nu skal betale for 9 zoner, før man får adgang til hele nettet. Denne ændring er gennemført prisneutral, således at merprisstigninger for rejser på 9 zoner balanceres af prisfald for rejser på 7 og 8 zoner.
- Afskaffelse af børnerabat til 16-17-årige på periodekort.

I 2006 er markedsføringen af erhvervskortkonceptet, der blev udarbejdet i 2005, forstærket. Der er indgået samarbejdsaftale mellem parterne, således at salgsindsatsen koordineres.

På takstområdet er samarbejdet i øvrigt fortsat præget af den omfattende fornyelsesproces foranlediget af kommunalreform og af beslutningen om indførelse af rejsekort.

Markedsføring

HUR-områdets trafikselskaber gennemfører primært en selskabsfunderet markedsføring. Samarbejdet omfatter primært de nødvendige fælles opgaver vedr. takster mv., og herudover konceptet "Byen Net", implementeret i 2004 og videreført i 2005-2006.

Trafikinformation

Et mere systematisk samarbejde er etableret i 2005 og videreført i 2006. Intentionerne er at sikre koordineret og gensidig trafikinformation til kunderne mellem de forskellige trafikformer for derigennem at gøre kunderne i stand til at træffe et kvalificeret transportvalg.

Terminaler

Samarbejdet omkring terminaler har i 2006 udelukkende drejet sig om færdiggørelsen af Oslo Plads ved Østerport Station. Pladsen blev officielt indviet primo december 2006, men der mangler fortsat noget af vejdelene som Københavns Kommune skal færdiggøre, før Østerport terminalprojektet er helt færdigt.

Køreplansgruppen

Den fælles køreplansgruppe har i 2006 afholdt 4 møder. I forhold til S-togene har samarbejdet primært drejet sig om den nye S-togskøreplan i efteråret 2007. DSB har

efter ønske fra HUR rykket køreplanens minuttal således, at der er bedst mulige korrespondancer med Lokalbanen i Hillerød og Køge.

Side 5/8

Med den nye organisering af bustrafikken fra 2007 bliver det fremover kommunerne, der beslutter det lokale trafikudbud.

20.06.2007

Der er i slutningen af 2006 startet et arbejde med Busplan 2008 for København, under ledelse af Københavns - og Frederiksberg kommuner med HUR/Movia som sekretariat. DSB deltager i dette arbejde.

Handicapbetjening

Der er på DSB's stationer gennemført en detaljeret registrering af tilgængeligheden for kunder med forskelligt handicap.

Ved løbende istandsættelse og modernisering etableres tilgængelighedsforhold for handicappede efter de foreliggende vejledninger og normer.

Derudover drøftes forbedringsmuligheder løbende med Handicappanelet ved regelmæssige møder og i forbindelse med konkrete sager.

Tilgængelighed til stationer:

Ledelinier

DSB har udviklet retningslinier og anvisninger for etablering af ledelinier for passagerer med nedsat syn til brug såvel udendørs, som indendørs. Handicappanelet har været inddraget i udviklingsarbejdet og i udvælgelsen af løsninger. Det er etableret testanlæg på Hellerup Station og på Skanderborg Station.

Emdrup Station

Etablering af elevatorer har indgået i DSB's plan for anlægsarbejder på S-togsstationerne til udførelse i 2006. På Emdrup Station er de nuværende ramper for lange og for stejle til at opfylde bestemmelserne om sikker adgang for bevægelsehæmmede. Derfor vil der blive gennemført et elevatorprojekt. Projektet har ikke kunnet komme til udførelse grundet fuldt aktivitet i byggebranchen. Entreprenørerne var ikke interesserede i at afgive tilbud.

Tilgængelighed til tog:

Ud fra ønsket om at gøre handicapbetjeningen i S-togene bedre og mere effektiv er det besluttet at installere halvautomatiske handicapramper for kørestolsbrugere i stedet for de nuværende manuelt betjente løse metalslisker. Rampen fylder meget lidt og er meget let at betjene. Der placeres to ramper ved dørene i flexrummene, som befinder sig i hver ende af toget nærmest førerrummet.

Efter EU-udbud blev der i december 2004 indgået aftale med en leverandør. Frem til slutningen af september 2005 blev der en prototype udviklet og installeret som med succes blev testet og godkendt. Handicapramperne er under fuld implementering. Efter planen vil installationen af de i alt 540 handicapramper være afsluttet i starten af 2008.

Redegørelse om DSB's indsats i forhold til tryghed på S-banen, herunder hærværks- og graffiti-bekæmpelse i 2006

Side 6/8

20.06.2007

Tryghed i tog og på stationer:

Der er foretaget en række undersøgelser, som belyser kundernes tryghedsoplevelse i relation til det at rejse med S-toget. Undersøgelserne viser, at S-togskunderne generelt er trygge ved at rejse med S-toget. Følelsen af utryghed ved og på S-togsstationer samt i S-togene er dog fortsat et emne, som optager kunderne.

Kunderne føler sig generelt trygge i dagtimerne, hvor der er mennesker og liv på stationerne. Men om aftenen er der en større følelse af utryghed, dels fordi især de mindre stationer fremstår mere øde og mørke, men også fordi kunderne oplever, at der er flere unge mennesker, som "hænger ud" på og omkring stationerne.

S-togsrevisorerne har en række opgaver foruden at billettere, herunder at yde service og skabe tryghed. Tryghed skaber S-togsrevisorerne ved deres tilstedeværelse i tog og på stationer. S-togsrevisorerne arbejder i hele driftsdøgnet og på alle S-togsstrækninger.

Videoovervågning

Videoovervågning på stationer og i tog medvirker positivt til tryghedsoplevelsen blandt kunderne.

Eurocode

DSB S-tog oplevede tidligere en stigende følelse af utryghed på enkelte S-togsstrækninger i aften timerne og valgte på den baggrund at ansætte et vagtselskab (Eurocode A/S) til at føre opsyn. Vagtselskabet har været med til at øge trygheden.

I starten af 2006 vurderede DSB, at trygheden var øget, hvorfor antallet af vagter blev skåret ned til det halve. Det betyder, at der på Køge Bugt strækningen kører 2 vagter søndag - torsdag, og 3 vagter fredag og lørdag i tidsrummet fra kl. 17,00 - 24,00. Halveringen af antallet af vagter har ikke givet anledning til en stigning i problemer på strækningen.

Der er pr. 1. januar 2007 lavet en ny rammeaftale med EuroCode A/S, som løber til den 31. december 2009.

Hærværk og graffiti på tog:

Antallet af togsæt, hvor der er foretaget en afrensning af graffiti, er steget fra 1.147 i 2005 til 1.338 i 2006. Imidlertid bliver der ikke malet på så mange vogne i hvert togsæt, og ikke på så store områder som tidligere, hvorfor antallet af timer brugt på afrensning er faldet fra 10.089 i 2005 til 7.454 timer i 2006.

DSB S-tog har i 2006 i en graffiti-sag i Østre Landsret opnået landsrettens accept af DSB S-togs erstatningskrav. Således har Østre Landsret godkendt DSB S-togs måde at opgøre afrensningstimer.

Der har været et mindre antal retssager i 2006 og kun få der skal til civilt søgsmål, bl.a. med baggrund i Østre landsrets afgørelse. En del af sagerne er i 2006 blevet

afgjort ved forlig, hvor gerningsmand har vedgået handling og erstatning, og der er indgået en aftale om betaling.

Side 7/8

Hærværk og graffiti på stationer:

20.06.2007

Der forekommer en del hærværk og graffiti på S-togsstationerne. Omkostningerne til udbedring af hærværk og graffiti er dog faldet i 2006 i forhold til i 2005.

Det vurderes, at tiltag, som er implementeret i de senere år såsom stationsmoderniseringer og videoovervågning er årsag til denne positive udvikling.

Med henblik på at sikre kunderne trygge omgivelser prioriterer DSB hurtig udbedring af hærværk og graffitiskader. For at skabe det rette grundlag for hurtig udbedring af hærværksskader har DSB i 2006 centraliseret indrapporteringen af hærværksskader på S-togsstationerne.

Der foreligger en billeddatabase, som løbende tilføres nye graffiti-forekomster, og som er anvendelig som dokumentationsmateriale ved gængselige graffiti-temaer i forbindelse med politisager.

Afrensning af graffiti på perronforkanter, relæhytter og støjskærme varetages af Banedanmark.

Undervejsrensning (Indsamling af gratisaviser)

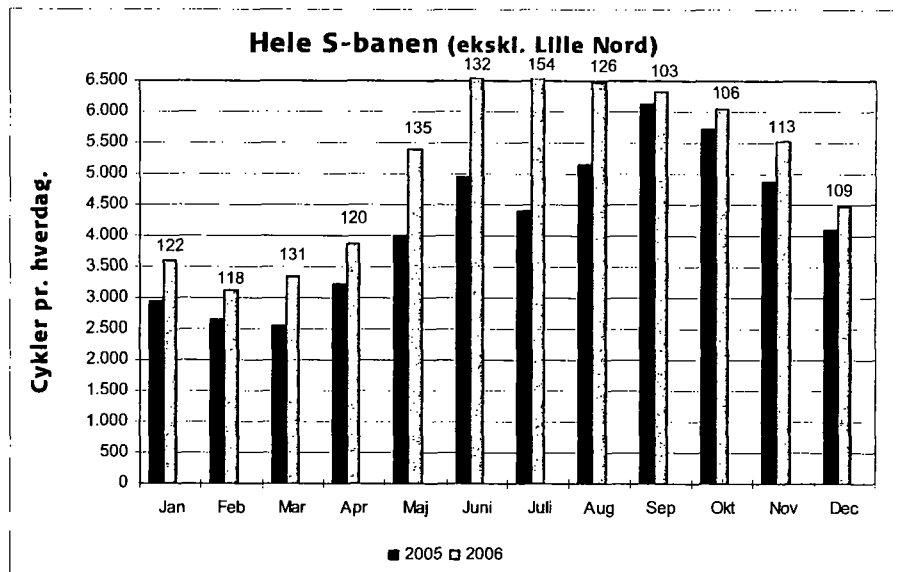
Der indsamles dagligt en betydelig mængde gratisavisaffald svarende til ca. 800 ton årligt og DSB anvender ca. 12 -16 årsværk på at indsamle dette affald i S-togene og på stationerne. Udgifterne til bortskaffelse afholdes så godt som fuldt ud af gratisavisdistributørerne. Affaldet håndteres som papiraffald.

Fra ultimo februar 2007 har DSB af miljøhensyn på stationerne Nørreport, Vesterport, Østerport, Lyngby, Nordhavn, Valby, Hellerup og Svanemøllen iværksat en forsøgsordning, hvor passagerne får mulighed for at smide deres gratisavis ud i dertil egnede containere, når de forlader S-toget. Forsøget vil vare 4 måneder, hvorefter det evalueres med henblik på udbredelse på hele S-togs nettet. Forsøget er iværksat efter en dialog med Miljøkontrollen i Københavns Kommune.

Cykelmedtagning

DSB ophævede spærretiderne i S-toget i myldretiden permanent fra 8. januar 2006. Dog fastholdes en spærretid på Nørreport station i myldretiderne på grund af de trange pladsforhold kombineret med mange passagerer.

Der har igennem en årrække været et stigende antal medbragte cykler i S-toget, og der er sket en ekstraordinær stigning i antallet af cykler i S-togene fra 3. kvartal 2005 og frem, hvilket er sammenfaldende med tidspunktet for ophævelse af spærretiden.



7.5.3 Østtælling

Østtællingen blev foretaget den 3. november 2006. Rapporten vil blive fremsendt, så snart den foreligger, formentlig ultimo maj 2007.

Rapport om DSB's trafikafvikling 9.1.5 - 2005

Produktion og kvalitet

Det er DSB's strategiske målsætning at fastholde eksisterende kunder og tiltrække nye ved at konkurrere på kvalitetsprodukter, der er kendetegnet ved høj kundeservice og tilgængelighed. Kvaliteten skal sikres gennem en stadig effektivisering af vores produktion og processer.

Større krav til kvalitet i de nye trafikkontrakter

Både DSB og DSB S-tog kørte fra 1. januar 2005 efter nye 10-årige kontrakter med Transport- og Energiministeriet. Kontrakterne gælder frem til 2014 og forudsætter en højere produktion end i 2004, ligesom de stiller nye og større krav til kvaliteten. Med de nye trafikkontrakter er der endvidere indført et mål for togenes pålidelighed, dvs. antallet af gennemførte, planlagte tog.

Rettidighed

Vore kundeundersøgelser viser, at tog til tiden er det vigtigste for vore kunder. Rettidighed og pålidelighed er en forudsætning for, at kunne levere et samlet kvalitetsprodukt til vore kunder. Men 2005 har været præget af store problemer på netop dette område. Især problemer med skinneskade og signaler har været årsag til mange forsinkelser i løbet af året, til stor gene for DSB's kunder. Derfor er rettidighed også et af de største fokusområder i DSB.

Fjern- og regionaltog har i 2005 haft en rettidighed på 87,2 procent indenfor 5,59 minutter, hvilket *ikke* er tilfredsstillende. DSB har i 2005 betalt bod for manglende opfyldelse af rettidighed til Transport- og Energiministeriet på knap 6 mio. kr.

Efter en årrække med gode resultater blev også rettidigheden for S-tog hårdt ramt i 2005. Den samlede rettidighed blev på 88,7 procent indenfor 2,29 minutter. DSB S-tog har i 2005 måttet betale en bod for manglende opfyldelse af rettidighed og pålidelighed til Transport- og Energiministeriet på godt 5 mio. kr.

Ansvar for forsinkelserne i 2005 fordeler sig som vist i figuren nedenfor:

Ansvar for årsager til forsinkelser i 2005

	S-tog	Fjern- og regionaltog
DSB	38%	36%
Banedanmark	56%	53%
Andre eksterne forhold	6%	11%
	100%	100%

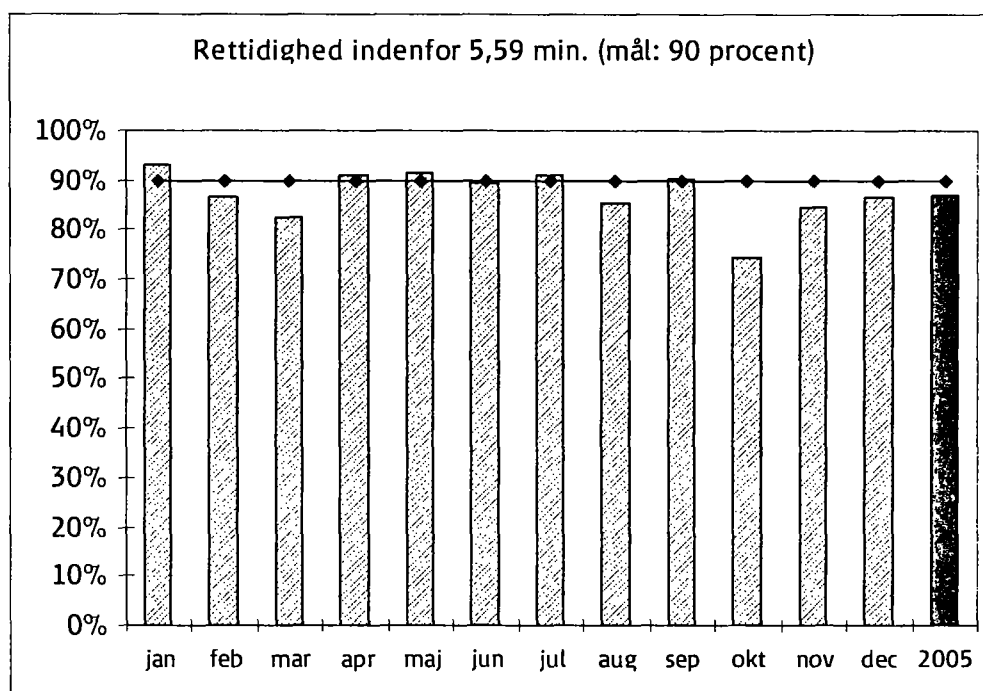
Som det fremgår skyldes de fleste af forsinkelserne forhold, som Banedanmark er ansvarlig for. Problemer med signaler og hastighedsnedsættelserne pga. det nedslidte skinnenet er således de primære bagvedliggende årsager. Denne type problemer har i årets løb ligget markant over det historiske niveau.

Af forhold som DSB er ansvarlig for, og som har medført forsinkelser, er bl.a. materielskader. Samtidig har personaleforhold spillet en rolle idet en uheldig følgevirkning af hastighedsnedsættelserne har betydet, at personalet ikke er nået frem til tiden. Dette har i flere tilfælde betydet yderligere forsinkelser på andre afgang.

Af eksterne forhold skal nævnes vejret, men ligeledes episoder hvor trusler om bomber eller glemt bagage har medført alarmer med deraf følgende driftsstop.

Fjern- og regionaltog

DSB's passagerer i fjern- og regionaltog var i 2005 i gennemsnit forsinket med 3 minutter og 30 sekunder. Det er en stigning i forhold til 2004, hvor gennemsnittet var 2 minutter og 20 sekunder.



Som det fremgår af figuren har der været en dårlig rettidighed i februar og marts, og siden hen igennem efteråret. Problemerne først på året hænger tæt sammen med, at en afsporet godsvogn ødelagde en kilometer skinner i marts. Samtidig medførte en påsejling af Storebæltsbroen alvorlige forsinkelser.

I efteråret er rettidigheden kraftig påvirket af de generelle hastighedsnedsættelser som følge af den dårlige skinnes kvalitet. I august bliver Banedanmark således opmærksom på et potentielt problem med samlinger af skinnerne, og hastigheden mellem København og Århus blev i en lang periode nedsat til maks. 120 km/t. Det gik hårdt ud over IC- og Lyntogstrafikken, så de fleste tog mellem Århus og København blev forsinket en halv time. I oktober blev farten igen nedsat til 120 km/t i en måned, og problemet med hastighedsnedsættelser fortsatte resten af året.

Problemerne med infrastrukturen betød, at Banedanmark betalte bod til DSB for dårlig rettidighed i i alt 10 måneder i 2005.

Efter terrorhandlingerne i Londons undergrund den 7. juli 2005, har DSB's fjern- og regionaltog desuden flere gange været udsat for hændelser med mistænkeligt bagage eller trusler, som har betydet midlertidige driftsstop.

Pålideligheden, som er et udtryk for hvor stor en del af de planlagte afgange, der er blevet afviklet, har ligeledes været påvirket af den dårlige infrastruktur kvalitet. Forsinkede tog fører i værste fald til både personalemangel og manglende materiel hvilket betyder, at DSB er nødsaget til helt at aflyse enkelte afgange. Fjern- og regionaltogene opnåede 2005 en samlet pålidelighed på 98,9 procent, som er lige under målet på 99 procent.

Hvorfor ikke en ny køreplan?

De mange problemer i løbet af året har medført overvejelser omkring udarbejdelse af en ny køreplan, som passede til hastighedsnedsættelserne. Problemet er, at der for Fjern- og regionaltogene, har været stor usikkerhed om, hvor lang tid den enkelte hastighedsnedsættelse ville vare, ligesom nye er opstået forskellige steder på skinnenettet. Således ville vilkårene for en ny plan ændres hele tiden, og følgelig skulle køreplanen også rettes konstant. DSB valgte derfor at fastholde køreplanen, dog med den ændring, at de ændrede rejsetider blev annonceret, så kunderne var informeret på forhånd. Desuden har DSB generelt søgt at give den bedst mulige information om den aktuelle situation.

Fokus på rettidigheden

Rettidighed er en højt prioriteret kvalitetsparameter hos DSB. Som eksempler på den løbende indsats kan nævnes:

Den enkelte forsinkelse: Hver gang et eller flere tog er forsinket mere end fem minutter, undersøger DSB hændelsen. Det giver et godt grundlag for at identificere de vigtigste kilder til hyppige fejl og sætte ind over for dem.

Store hændelser: Når en hændelse fører til, at mange tog forsinkes, undersøger DSB håndteringen af hændelsen særskilt. Derved forbedrer DSB løbende evnen til at begrænse, at forsinkelserne spreder sig.

Sporarbejder: Grundlaget for en god rettidighed under sporarbejder er en detaljeret planlægning mellem Banedanmark og DSB. Gennem de seneste år er samarbejdet blevet styrket, og af samme grund blev sommerens store sporarbejde mellem Taulov og Lunderskov gennemført med en næsten normal rettidighed.

Problemstrækninger: Banedanmark og DSB arbejder tæt sammen om at sikre rettidigheden på strækninger med problemer. Et eksempel er genåbningen af Grenaabanen først i 2005. Efter genåbningen viste det sig, at der var en række problemer med signalsystemet, og rettidigheden var under 80 procent i starten. Banedanmark og DSB oprettede en "task force", som ugentligt gennemgik alle forsinkelser, og prioriterede indsatsen frem til marts, hvor problemerne var løst, og trafikken igen kørte tilfredsstillende.

Nyt fælles driftscenter

Sammen med Banedanmark har DSB taget initiativ til at etablere et fælles driftscenter, som på længere sigt vil være et vigtigt bidrag til en bedre rettidighed.

Projektet er kommet til implementeringsfasen og forventes at nå i mål ultimo 2006. Der arbejdes med en række indsatsområder, bl.a.:

- Indretning af et nyt fælles driftscenter med deltagelse af Banedanmark, DSB og andre operatører i Metropolen ved Københavns Hovedbanegård
- Udvikling og implementering af understøttende teknologi, f.eks. storskærme med situationsinformation
- Oprettelse af informationsdisponent-funktioner i Banedanmark og DSB med ansvar for formidling af trafikinformation til interne og eksterne interessenter
- Oprettelse af en vagthavendefunktion med ansvar for den samlede operationelle ledelse af disponeringsprocessen og evaluering af trafikafviklingen
- Udvikling af nye forretningsprocesser og metoder til brug i disponeringsprocessen og i det nye fælles driftscenter
- Indførelse af forenklede kommunikationsprocedurer mellem funktioner, der ikke sidder i driftscentret

Ny køreplan øger tilgængeligheden for DSB's kunder

Ved køreplansskiftet i januar 2005 skete der en markant forbedring af køreplanen mellem Helsingør og Kastrup, som indebærer en væsentlig reduktion af rejsetiden mellem Helsingør og København samt en udvidelse fra tre til seks tog pr. time mellem Hellerup og Kastrup.

Forbedringerne har resulteret i en passagertilvækst på 9 procent på strækningen Helsingør-København og på 19 procent mellem København og Kastrup.

I forlængelse her af blev togforbindelsen mellem Roskilde og Kastrup indstillet. Det skete som led i den nye trafikkontrakt og skal ses i sammenhæng med kapacitetsudnyttelsen på København-Roskilde og København-Kastrup. Der har på både Roskilde-København og København-Kastrup været vækst i passagertallet.

InterCityLyn blev ved køreplansskiftet forlænget fra Århus til Aalborg. Dette betød en reduktion af rejsetiden mellem Aalborg og København på 30 minutter. Samtidig blev der lokalt mellem Århus og Aalborg to tog pr. time. På grund af de generelle rettidighedsproblemer har udvidelsen dog ikke givet den forventede passagertilvækst.

Redegørelse om relationer til andre ministerier

DSB har i 2005 fortsat samarbejdet med Undervisningsministeriet og fornyet kontrakt om befordring af lejrskoleelever. På tilsvarende måde er aftale om befordring af værnepligtige med Forsvarets rekruttering blevet fornyet.

DSB tilbyder fortsat rabatterede rejser for unge, ældre og handicappede. DSB modtager betaling herfor fra Socialministeriet..

Der er blevet indgået aftale med Udenrigsministeriet om rejser for deltagere i valg handlinger i Danmark i forbindelse med folkeafstemning og valg i Irak.

Redegørelse om status på Bus & Tog samarbejdet

Bus & Tog samarbejdet har i 2005 været stærkt præget af det omfattende arbejde som forberedelsen af Strukturreformen og introduktionen af Rejsekortet medfører for den kollektive trafik. En fuld projektorganisation til implementering af Rejsekortet blev etableret i DSB i foråret 2005, da DSB's bestyrelse godkendte DSB's medvirken og Finansudvalget efterfølgende godkendte aktstykke til finansiering. Rejsekort A/S har samtidig underskrevet kontrakt med East West Denmark om levering af udstyr m.v. til etablering af Rejsekortet.

Rejseplanen A/S, et andet væsentligt samarbejdsområde i Bus & Tog, har i 2005 udvidet adressedækningen til amterne: Ribe, Vejle og Århus samt Herning og Holstebro kommuner. I december 2005 blev Rejseplanens taletjeneste introduceret, i første omgang alene ved forespørgsler fra station til station. Det samlede antal forespørgsler på Rejseplanen stiger fortsat og nåede i december måned 3,9 mio.

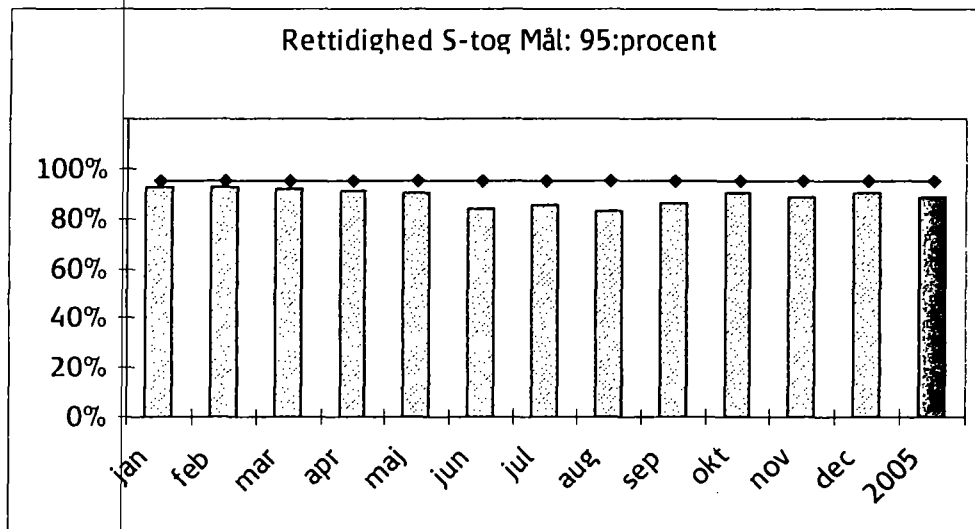
Der har i 2005 foregået et omfattende udvalgsarbejde i regi af Regeringens takstudvalg samt i regi af Bus & Tog samarbejdet om nyt kontantbilletsystem, introduktion af Rejsekortet, fremtidigt takststigningsloft, fremtidig Bus & Tog aftale og fremtidig indtægtsfordelingsmodel, opbygning af beregningsmodeller mv. Dette arbejde har især haft fokus på den fremtidige samarbejdsform.

For så vidt angår aktuelle problemstillinger har Bus & Tog samarbejdet fulgt passageranalyserne intensivt for at tilstræbe, at de kan bruges som afregningsgrundlag mellem trafikskaberne og togoperatørerne. I forbindelse med ARRIVA's indtræden i Bus & Tog samarbejdet d. 5. januar 2003 blev passageranalysen omlagt for bedre at kunne opgøre betalingen fordelt på to togoperatører. Det har vist sig at være ganske kompliceret at få etableret et tilstrækkeligt stabilt analysekoncept.

Samtlige afregninger vedrørende 2003 er på plads. For så vidt angår 2004 udestår fortsat nogle af de afregninger, som ARRIVA har ansvaret for. For så vidt angår 2005 er der alene foretaget foreløbige a conto afregninger, da der endnu ikke foreligger endelige resultater fra Bus & Tog passageranalyserne i 2005.

Rapport om DSB S-togs trafikafvikling 7.5.1 - 2005

Rettidigheden for S-tog blev hårdt ramt i 2005. Den samlede rettidighed blev på 88,7 procent indenfor 2,29 minutter, hvilket er det dårligste resultat i 17 år. Værst så det ud i august måned hvor rettidigheden kun var 83,1 procent mens den bedste måned var januar med 92,6 procent. DSB S-tog har i 2005 måtte betale en bod for manglende opfyldelse af rettidighed til Transport- og Energiministeriet på 3,3 mio. kr. og 2,1 mio. kr. for manglende pålidelighed.



Pålidelighed

Med den nye 10-årige trafikkontrakt, som trådte i kraft fra den 1. januar 2005, blev der indført et mål på S-togenes pålidelighed, dvs. antallet af gennemførte planlagte tog. Målet blev fastsat til 97,5 procent for 2005. Her blev resultatet noget bedre end for rettidigheden, men der blev ikke opnået mål opfyldelse for 2005. Kun i september blev målet nået med 97,8 procent.

De fleste af forsinkelserne skyldtes hastighedsnedsættelser pga. et nedslidt skinnenet, som er Banedanmarks ansvar.

Terrorangrebet i London den 7. juli 2005 fik dog også konsekvenser for S-togenes rettidighed. Siden angrebet er der slået alarm i alt 36 gange pga. efterladt bagage i S-tog eller på S-togsperroner. Værst var det den 6. oktober, da S-togstrafikken ikke kunne passere Københavns Hovedbanegård i seks timer.

Andre årsager til driftsproblemer i 2005 var personalemangel og materielle fejl. Personalemangel opstår, når lokomotivførere "sidder fast" i systemet pga. en hændelse og ikke når frem til deres næste tog. Materielle fejl har typisk været et problem i perioder, hvor ældre S-tog på enkelte strækninger er blevet indsat som erstatning for nyere S-tog, mens disse har været til teknisk eftersyn.

Også vejret påvirkede S-togstrafikken. Orkanen lørdag den 8. januar var årsag til, at ca. 800 S-tog blev påvirket. Heraf blev de 500 aflyst. Desuden fik en nedfalden køreledning ved Glostrup station i februar store konsekvenser for driften. Det samme gjorde ulykken ved Lyngby station, også i februar, hvor to S-tog stødte ind i hinanden, og trafikken via Lyngby station var afbrudt i flere timer.

Sporarbejder og renoveringer

Situationen med det dårligt vedligeholdte skinnenet medførte i september et ekstraordinært sporarbejde ved Københavns Hovedbanegård. Her var en hastighedsnedsættelse til 10 km/t fra Hovedbanegården mod Dybbølsbro Station årsag til, at trafikken blev ændret med få dages varsel for at give Banedanmark mulighed for at reparere sporene.

Endvidere har tre store infrastrukturfornyelser, alle af længere varighed, sat deres præg på driften. Banedanmark fornyede køreledningsanlægget mellem Valby og Glostrup og på strækningen Vanløse-Ballerup,

og på Køge Bugt-banen fortsatte anlægget af Ny Ellebjerg station, hvilket medførte lukning af strækningen og erstatningsbuskørsel i 25 hele dage.

To måneder med Særkøreplan

På den baggrund indførte DSB S-tog i samarbejde med Banedanmark en særkøreplan for strækningerne til Køge og Hillerød. Særkøreplanen var gældende i perioden 11. juli-5. september. Rettidigheden fik et løft, mens særkøreplanen fungerede, men nåede med en rettidighed på 85,1 procent dog ikke i nærheden af målsætningen på 95 procent.

Fra den 8. januar 2006 kører S-togene efter en ny køreplan. Den nye køreplan betyder nye minuttal for de fleste. På over halvdelen af stationerne er der ændret i minuttallene i enten den ene eller begge retninger. Grunden til de mange små justeringer af minuttal er, at S-tog har villet lave en køreplan, der bedre imødegår forsinkelser pga. eventuelle hastighedsnedsættelser.

Redegørelse om DSB S-togs samarbejde med HUR 2005

Generelt

Samarbejdet med HUR og ØSS er organiseret i en struktur med en række tematiserede samarbejdsfora, dels permanente, dels projektbaserede. Overordnet ledes samarbejdet via Direktørmødet, hvor DSB, DSB S-tog, HUR og ØSS er repræsenteret. Direktørmødet har en løbende mødeaktivitet over året.

Der findes på hvert af følgende områder permanente samarbejdsgrupper:

- Indtægtsdeling
- Takster
- Markedsføring
- Trafikinformation
- Køreplan

Projektbaseret samarbejde af mere varig karakter finder sted på bl.a. følgende område

- Terminaler
- Parker & Rejs

Hertil kommer en række mindre projekter,

Indtægtsdeling

Manglende afklaring af ØSS's indplacering har medført, at man ikke har kunnet afslutte indtægtsfordelingsregnskaberne for 2002-4. Det forventes nu, at aftalegrundlag dækkende perioden 2002-2006 kan tilvejebringes i overensstemmelse med den politiske beslutning herom.

Parterne i HUR-samarbejdet arbejder p.t. på at nå til enighed om indtægtsfordelingsresultaterne for årene 2004 og 2005, idet der finder en nærmere vurdering sted af S-togstællingerne for disse år.

Takster

Taksterne for 2006 er fastlagt af HUR efter sædvanlig høring af DSB og ØSS.

HUR besluttede i denne forbindelse at reducere aldersgrænsen for pensionister fra 67 til 65 år. Endvidere besluttede HUR at give pensionister på pensionistkort adgang til kørsel i eftermiddagsmyldretiden, en beslutning ØSS efterfølgende tilsluttede sig.

I 2005 er erhvervskortkoncept udarbejdet og lanceret i hovedstadsområdet og DSB har udbredt dette til det øvrige land.

På takstområdet er samarbejdet i øvrigt præget af den omfattende fornyelsesproces foranlediget af strukturreform og af beslutning om indførelse af rejsekort. DSB S-tog indgår, koordineret i DSB koncernregi, aktivt i dette samarbejde.

Markedsføring

HUR-områdets trafikelskaber gennemfører primært en selskabsfunderet markedsføring. Samarbejdet omfatter primært de nødvendige fælles opgaver vedr. takster mv., og herudover konceptet "Byen Net", implementeret i 2004 og videreført i 2005 (og 2006).

Trafikinformation

Et mere systematisk samarbejde er etableret i 2005, og er fortsat i en forberedende og afklarende fase. Intentionerne er at sikre koordineret trafikinformation til kunderne, der i vidt omfang benytter flere transportmidler.

Køreplaner

DSB S-togs samarbejder med HUR i forbindelse med tilrettelæggelsen af fremtidige køreplaner. Formålet med samarbejdet er at sikre gode korrespondancer mellem tog og bus samt at undgå konkurrerende parallelkørsel.

Der er under det fælles Direktørmøde mellem DSB, DSB S-tog, HUR og ØSS nedsat en fælles køreplansgruppe. Denne gruppe afholder ca. 6 møder om året, hvor de enkelte parter fremlægger deres planer for fremtidige køreplaner samt giver status på skete køreplansændringer..

HUR har efter gensidig aftale krav på at få nye S-togs køreplaner 1 år før gennemførelsen af hensyn til planlægningen af omlægninger af busstrafikken til de nye tider for S-togene.

I forbindelse med udsættelsen af den nye S-togskøreplan baseret på de nye S-tog fra 2006 til 2007, og arbejdet med at udarbejde en alternativ køreplan for 2006, har det ikke været muligt for DSB S-tog at overholde kravet om 1 års frist for oplysninger om køreplanen.

Banedanmark meddelte først i april, at køreplanen måtte udsættes, og DSB S-tog havde først en alternativ køreplan, godkendt af Banedanmark, klar i september måned.

Terminaler

Samarbejdet omkring terminaler har i 2005 drejet sig dels om færdiggørelsen af terminalprojektet i Lyngby, der blev indviet i januar 2005, men hvor der stadig udestår enkelte mindre arbejder., dels om arbejdet med terminalprojektet for Oslo Plads ved Østerport station, der afsluttes i 2006.

Der er ikke igangsat nye terminalprojekter, da samarbejdspartneren Banedanmark ikke længere har afsat midler til deres andel. Hertil kommer, at HUR og kommunerne også har brug for at finde nye måder at finansiere deres andele fra 2007.

Redegørelse om DSB S-togs indsats i forhold til handicapbetjening 2005

Tilgængelighed for handicappede

Tilgængelighed på stationer

Der er på såvel DSBs som DSB S-togs stationer gennemført en detaljeret registrering af tilgængeligheden for kunder med forskelligt handicap. Registreringen er foretaget og foreligger som dokumentation af forholdene.

Ved løbende istandsættelse og modernisering etableres de nødvendige tilgængelighedsforhold for handicappede efter de foreliggende vejledninger og normer.

Derudover drøftes forbedringsmuligheder løbende med Handicappanelet ved regelmæssige møder, samt i forbindelse med konkrete sager.

Tilgængelighed til tog

Ud fra ønsket om at gøre handicapbetjeningen i S-togene bedre og mere effektiv er det besluttet at installere halvautomatiske handicapramper for kørestolsbrugere i stedet for de nuværende manuelt betjente løse metalslisker. Rampen fylder meget lidt og er meget let at betjene. Der placeres to ramper ved dørene i flexrummene, som befinder sig i hver ende af toget nærmest førerrummet.

Efter EU-udbud blev der i december 2004 skrevet kontrakt. Frem til slutningen af september 2005 er udviklet og installeret en prototype, som med succes blev testet og godkendt. De første to ramper er installeret og indsat til testkørsel i driften i december 2005. Efter planen vil installationen af de i alt 540 handicapramper være afsluttet i starten af 2008.

Dialog med handicaporganisationerne

Rampetypen blev oprindeligt forelagt og godkendt af DSBs handicappanel. Ved det efterfølgende EU-udbud kunne 4 ud af 7 interesserede firmaer fremvise interessante løsningsmodeller. Handicaporganisationerne blev

inviteret til at kommentere løsningsmodellerne inden valg af leverandør. Den færdigmonterede testmodel blev i september 2005 præsenteret for handicaporganisationerne. Det er DSB's opfattelse, at der har fundet en positiv dialog sted med handicaporganisationerne.

Trafikinformation til handicappede.

S-tog vil i 2006 arbejde på at revidere den eksisterende strategi for trafikinformation. Det er vigtigt for S-tog at handicaporganisationerne høres og bidrager til en bedre information til handicappede, der rejser med S-tog. Handicaporganisationerne vil blive kontaktet i løbet af foråret 2006 med henblik på et interview om deres ønsker og behov for trafikinformation. Den endelige strategi på området vil være tilgængelig ultimo 2006, og S-tog vil så vidt det er muligt imødekomme handicaporganisationernes behov for information i den fremtidige strategi.

Der kører i øjeblikket et projekt der hedder MTI (Medie-Teknologi-Information), et skilteprojekt til udskiftning af skilte på stationerne. (i stedet for flapskilte og øvrige monitorer) Dette projekt indeholder også hensyntagen til handicappede.

Redegørelse om DSB S-togs indsats i forhold til tryghed på S-banen, herunder hærværks- og graffitibekæmpelse 2005

Tryghed i tog og på stationer

S-togsrevisorer

S-togsrevisorerne har en række opgaver foruden billettere, herunder at yde service og skabe tryghed. Tryghed skaber S-togsrevisorerne ved deres tilstedeværelse i tog og på stationer. S-togsrevisorerne arbejder i hele driftsdøgnet og på alle S-togsstrækninger.

Eurocode

På baggrund af problemer med unge mennesker, primært på Køge Bugt strækningen, har DSB S-tog hyret firmaet Eurocode til at dæmme op for disse problemer. Nogle kunder følte utryghed ved at køre med S-toget på KøgeBugt strækningen i aftentimerne, hvilket medvirkede til at passagertallet faldt. DSB S-tog har gode erfaringer med at benytte Eurocode, og det er opfattelsen, at det i vid udstrækning er lykkedes at genskabe passagerens tryghedsfølelse.

Videokameraer på stationer (jf. bl.a. redegørelse om stationsmodernisering, punkt 2.1.6.).

For at øge trygheden på stationer er der installeret videokameraer på alle stationer. Videoptagelser anvendes bl.a. af politiet i forbindelse med opklaringsarbejde.

Videokameraer i tog

I maj 2004 besluttede S-tog at igangsætte installation af videoovervågning i de nye 4. generations S-tog. Ved udgangen af 2005 var installeret videoovervågning i 92 4.g-togsæt, og installationen forventes afsluttet i marts 2006.

Formålet med videoovervågning i S-togene er at reducere omfanget af indvendigt graffiti og hærværk for dermed ud over sparede omkostninger at skabe et rent og behageligt miljø, der giver tryghed for såvel passager og personale. Systemet forventes således at have en præventiv effekt over for hærværk og overfald m.v.

Effekten af videoovervågning forventes først at slå helt igennem, når alle togsæt har kørt med videoovervågning et stykke tid. Kundeundersøgelserne i 2004 og 2005 viser en uændret tryghedsoplevelse. 61 - 62 % af kunderne udtaler, at toget er sikkert og trygt. DSB S-togs togrevisorer har dog allerede meldt tilbage, at de føler sig mere trygge ved udførelsen af deres arbejde i de togsæt, der har fået installeret videoovervågning.

Hærværk og graffiti

Hærværk og graffiti på stationer

Der forekommer en del hærværk og graffiti på S-togs-stationerne.

En stor del af hærværket er "glasskader", det vil sige smadret glas i vinduer mv. Herudover sker der hærværk på stationernes aperingselementer, som bænke, automater, skilte og papirkurve.

Graffiti er med til at skabe en utryk stemning på stationerne, og DSB S-tog gør en stor indsats for at minimere problemet. DSB S-tog har som mål, at graffiti højt må sidde på bygningerne 24 timer, før der sker en afrensning eller overmaling. Overfladerne gives en beskyttende behandling, som letter afrensning

Hærværk og graffiti på tog

DSB S-tog har årlige omkostninger til graffitirensning og udbedring af hærværk på et to-cifret million beløb. Det sidste år har der dog været en positiv udvikling på området.

Fra 2004 til 2005 har der været et fald i antallet af graffitimalede vogne fra ca. 5.400 til 3.800. Der er således tegn på, at den store indsats, der er foretaget gennem de seneste år, nu er begyndt at virke.

I 2006 introduceres et nyt registreringssystem, som vil muliggøre en mere præcis rapportering af effekten af videoovervågning i togene.

Graffitidatabasen

Graffitidatabasen er et internetbaseret arbejdsredskab til løbende registrering af graffitihærværk på tog, bygninger m.v.. Fotografier af hærværket gemmes i databasen sammen med øvrige oplysninger bl.a. om tid, sted, omkostninger ved afrensning, følgeskader m.m. Systemet bruges af politiet med udstyr leveret af DSB S-tog. Kommuner og private virksomheder, som er udsat for hærværk kan købe oplysninger fra databasen.

Indhegning af arealer

Størstedelen af det udvendige graffitihærværk sker på depoterne ved endestationerne, hvor togsættene er parkeret om natten. For at besværliggøre graffitimalernes adgang til depoterne er gennemført opsætning af en særlig type vanskeligt passérbare hegn på depoterne. I flere tilfælde er graffitimalere fanget på fersk gerning fordi hegnene også vanskeliggør flugt. Faldet i udvendigt graffiti skyldes utvivlsomt opsætningen af hegnene samt den stigende succes med erstatningssager.

Foliebeklædning

DSB S-tog har valgt at beklæde togsættene med rødt folie i stedet for at foretage omlakering. Denne løsning er langt billigere end maling og sparer også transporttid til DSB's malerværksted i Århus. Togsættene vil successivt blive beklædt med folie i forbindelse med de planlagte 8-årseftersyn.

Folien beskadiges ikke af graffiti i samme grad som de malede tog, og graffiti vil være lettere at fjerne. Togene vil derfor over for kunderne fremstå renere og med mindre graffiti end tilfældet er i dag.

Politisamarbejdet

Samarbejdet med politiet udvikler sig positivt. Politiet benytter i stigende grad videooptagelser fra togene i forbindelse med efterforskning af sager, uanset om anledningen er hærværk/graffiti på DSB S-togs ejendom eller efterforskning af kriminelle forhold uden for DSB S-tog. Der er foretaget genkendelser på videooptagelser, med anholdelser og domfældelse til følge.

Særskilt om graffitisagerne

DSB S-tog indgår i et samarbejde med politikredsene i Hovedstadsområdet gennem kvartalsmøder med politiets graffitikoordinatorer. På møderne sker der bl.a. en opdatering parterne imellem af graffitisituationen. Samarbejdet tillægges af både Politiet og DSB S-tog stor betydning for den løbende bekæmpelse af graffitihærværk.

Sagsanlæg mod graffitimalere

I forbindelse med straffesager mod graffitimalere rejser DSB S-tog erstatningssag. Der er indtil nu rejst 11 straffesager, hvoraf 8 er afgjort med erstatning til DSB S-tog. De 3 resterende erstatningskrav er videregivet til civil retssøgsmål.

Der er desuden afgjort 11 sager om andet indvendigt hærværk, hvor DSB S-tog har fået tilkendt erstatning.

DSB S-togs indsats i forhold til cykelmedtagning 2005

DSB orienterede i brev af 19. august 2005 Transport- og Energiministeriet om resultatet af DSB S-togs forsøg med en fjernelse af spærretiderne for cykelmedtagning i S-togene.

Det blev på daværende tidspunkt besluttet at videreføre forsøgsordningen med ophævelse af spærretiden for cyklister frem til udgangen af året. DSB har hen over efteråret fulgt udviklingen af forsøgsordningen tæt.

Konklusionen for de gennemførte undersøgelser, er at cykelmedtagning i myldretiden ikke forårsager nævneværdige problemer for hverken holdetider, passagerer eller personale. Det er som følge heraf besluttet, at spærretiden for cykelmedtagning i S-togene ophæves permanent fra køreplansskiftet den 8. januar 2006. Nørreport vil af sikkerhedsmæssige årsager dog fortsat være undtaget herfra grundet de begrænsede pladsforhold på perronen.

DSB vil følge konsekvenserne af ophævelsen af spærretiden. Hvis ændringen over tid eksempelvis medfører pladsproblemer i togene, kan det blive nødvendigt at foretage reguleringer, ligesom en eventuel forhøjelse af prisen på denne serviceforbedring kan komme på tale. Endvidere gøres en indsats for at få passagerer uden cykel til at benytte andre døre end dørene til flexrummene, for således at undgå sammenklumpning.

Fakta om cykelmedtagning

Med hensyn til cykelmedtagning i S-togene, så er antallet næsten fordoblet siden 1998 og frem til slutningen af 2004. I 1998 medbragtes 765.781 cykler på årsbasis, mens tallet er steget til 1,3 mio. medbragte cykler i S-tog i 2004.

