



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato **- 9 MRS. 2009**
Dok.id 808234
J. nr. 004-U18-893

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 25. februar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 502 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 502:

"Ministeren bedes tilsende udvalget sit talepapir fra besvarelsen af TRU alm. del – samrådsspm. Z, Æ, Ø og Å om Kystbanen."

Svar:

Hermed fremsendes det efterspurgte materiale. Jeg gør opmærksom på, at det er det talte ord, der er gældende.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. Kystbanen den 24. februar 2009

- Spørgsmål Z:** *"Ministeren bede redegøre for, hvordan det kan gå til, at togtrafikken på Kystbanen er brudt sammen og overgået til nødkøreplaner?"*
- Spørgsmål Æ:** *"Ministeren bedes oplyse, hvor længe ministeren vil acceptere de nuværende kaotiske forhold på Kystbanen?"*
- Spørgsmål Ø:** *"Ministeren bedes redegøre for, hvad Transportministeriet har gjort og vil gøre for at normalisere tilstandene på Kystbanen?"*
- Spørgsmål Å:** *"Ministeren bedes oplyse, hvordan ministeren vil sikre, at passagererne bliver kompenseret for de ulemper, de er blevet påført i forbindelse med den sidste tids kaotiske forhold på Kystbanen?"*
- Svar:** Mandag den 12. januar og de følgende dage oplevede vi omfattende problemer med afviklingen af trafikken på Kystbanen.
- De første dage** Jeg vil gerne indlede med, at give et kort resumé af hvad der egentlig skete.



DSBFirst overtog trafikken på Kystbanen og Øresundstrafikken søndag den 11. januar i år. Den første hverdag hvor DSBFirst stod for trafikken var mandag den 12. januar.

Allerede i morgenmyldretiden om mandagen kunne jeg med stor beklagelse konstatere, at trafikken var præget af en del forsinkelser og enkelte aflysninger.

Da forsinkelserne ikke så ud til at forsvinde efter morgenmyldretiden, besluttede DSBFirst at gøre et køreplansmæssigt indgreb for at få rettet trafikken op inden eftermiddagsmyldretiden.



Konkret blev det besluttet, at vende togene i Snekkersten og indsætte busser mellem Snekkersten og Helsingør, indtil regulariteten var genoprettet.

DSBFirst indførte desuden en midlertidig særkøreplan for myldretidstogene at imødegå problemerne.

Særkøreplanen

Den aktuelle særkøreplan for myldretidstogene på Kystbanen har til formål midlertidigt at lægge nogle ekstra reserver ind i køreplanen, så den daglige trafik ikke er så sårbar over for problemer med manglende rutine hos medarbejderne og den lidt stramt planlagte anvendelse af personale og togmateriel i DSBFirsts trafik.



Køreplanen medfører ikke forringelser i forhold til køreplanen fra 2008, men betyder en udskydelse af nogle af de forbedringer, som er planlagt i den ny køreplan for 2009.

Særkøreplanen betyder, at visse myldretidstog mellem Nivå og Helsingør kører efter en ændret køreplan:

- Om *morgenen* passerer myldretidstogene mellem Kokkedal og Helsingør mellemstationerne Humlebæk og Espergærde uden stop i retning mod Helsingør. Humlebæk og Espergærde betjenes fortsat med 3 Øresundstog i timen mod Helsingør.

3 ud af i alt 12 myldretidstog vendes i



Nivå i stedet for i Helsingør.

Passagerer fra stationer nord for Nivå mod København henvises til andre myldretidstog, der afgår 6 minutter senere fra Helsingør.

- Om *eftermiddagen* afgår myldretidstogene mellem Helsingør og Kokkedal 4 minutter senere fra Helsingør og passerer mellemstationerne Espergærde og Humlebæk uden stop i retning mod København. Espergærde og Humlebæk betjenes fortsat med 3 Øresundstog i timen mod København.

De tre tog i timen, der kører over Øresund, er ikke berørt af ændringerne, og der er ingen ændringer for stationer



syd for Nivå. For Humlebæk og
Espergærde er den nuværende betjening
lig med betjeningen i køreplanen for
2008.

Særkøreplanen medfører således
begrænsede ændringer. Da
særkøreplanen primært påvirker
togtrafikken i retning modsat
myldretiden, er det ifølge DSB's
oplysninger under 1 % af passagererne
på strækningen, som bliver berørt. Til
gengæld får alle rejsende på Kystbanen
glæde af, at togtrafikken bliver
stabiliseret.

Det forhold, at en togoperatør indfører
en særkøreplan, er ikke ensbetydende
med, at forholdene er eller forbliver



kaotiske - nærmest tværtimod. En særkøreplan indføres for at forbedre situationen, når der forventes eller har vist sig problemer med at gennemføre den normale køreplan.

Situationen er naturligvis ikke tilfredsstillende. Det er vigtigt for mig, at særkøreplanen alene benyttes i så kort en periode som muligt.

Jeg har dog med nogen tilfredshed konstateret, at med indførelsen af særkøreplanen, er der alt i alt sket en forbedring af trafikken på Kystbanen.

I forhold til de første dage hvor den totale rettidighed var helt nede under 50 %, har rettidigheden de sidste to uger ligget mellem 74 % og 95 %. Når man



fratrækker den del af forsinkelserne, som skyldes andre faktorer – dvs primært Banedanmark – har DSBFirst egen rettidighed i samme periode ligget mellem 86 % og 98 %

På længere sigt

Øget rutine blandt DSBFirst's medarbejdere samt det ledelsesmæssige fokus på at forbedre præstationen må forventes løbende at medføre mere stabilitet.

Men på nuværende tidspunkt indikerer de daglige udsving, at DSBFirst endnu ikke har situationen under fuld kontrol, hvorfor forholdene samlet set ikke kan betegnes som tilfredsstillende.



Samlet set kan man af denne sag lære, at man normalt ikke skal skifte operatør og køreplan på én gang.

Inden jeg går over til besvarelse af de konkrete spørgsmål, ønsker jeg afslutningsvist at understrege, at det følger af kontrakten, at der sker en reduktion af kontraktbetalingen til DSBFirst, mens der køres med særkøreplan.

Men nu til besvarelsen af spørgsmålene:

Svar på spørgsmål Z:

DSBFirst har frem til 10. februar gennemført en analyse af årsagerne til problemerne på Kystbanen.

Hovedårsagerne er



- ændrede arbejdsopgaver for togpersonalet,
- en ny bemanning af driftsledelsen,
- vanskeligheder med disponeringen af den materielreserve, der findes i systemet,
- DSBFirst's stramme planlægning af både materiel- og personaleanvendelsen.

Togpersonalet – de såkaldte ”Train Managers” – har fået nye tjenester i forbindelse med DSBFirst's overtagelse af trafikken. Det betyder bl.a., at det svenske personale nu kører mere i Danmark og at det danske personale tilsvarende kører mere i Sverige. Det



gøres dels for at skabe variation i jobbet og dels for at udnytte medarbejderne mere effektivt.

Denne ændring betyder nye opgaver for en stor gruppe af medarbejdere. Mange af *driftslederne* i DSBFirst har svensk baggrund, og alle driftsledere stod overfor at skulle operere en helt ny køreplan. Driftsledelsen havde derfor ikke praktisk erfaring og rutine i effektivt at styre hurtige omdisponeringer af personale og togmateriel i meget pressede situationer. Derved blev det i de første dage vanskeligt at eliminere forsinkelserne, når det først var opstået.



Desuden betød de nye tjenester samt den manglende rutine hos driftsledelsen, at det blev vanskeligere at udnytte materielreserven til at imødegå forsinkelser på Kystbanen og over Øresund.

Dermed fik reservetogstammen ikke den positive effekt på rettidigheden, som den i praksis er tiltænkt.

Planlægningen af *materiel- og personaleanvendelsen* er af DSBFirst gennemført stramt, så der er meget små marginaler til at absorbere forsinkelser og ikke store muligheder for at håndtere et problem, når det først er opstået.

For at skaffe ekstra reserver har DSBFirst i en periode indført den



særkøreplan, som jeg har omtalt tidligere.

Svar på spørgsmål Æ og Ø:

Hvis formanden tillader det, vil jeg gerne besvare samrådsspørgsmålene Æ og Ø samlet.

Jeg vil gerne slå fast, at jeg ikke accepterer kaotiske forhold – hverken på Kystbanen eller på andre banestrækninger.

I den aktuelle situation har det været nødvendigt, at der midlertidigt gennemføres en mindre ændring af køreplanen i form af en særkøreplan, for hurtigt at stabilisere trafikken, mens



DSBFirst arbejder med de mere langsigtede løsninger.

Jeg vil gerne understrege, at det er DSBFirsts ansvar at få trafikken til at fungere som oprindeligt planlagt.

Den nye køreplan for Kystbanen blev bekendtgjort allerede med udbudsmaterialet i september 2006, og DSBFirsts tilbud, som virksomheden selvsagt skal leve op til, er baseret på denne køreplan.

Trafikstyrelsen følger DSBFirsts arbejde med at gennemføre den bestilte køreplan. Hvor der normalt alene foretages månedlige opfølgninger, har Trafikstyrelsen besluttet, at DSBFirst



skal oversende en ugentlig afrapportering, der omfatter:

- en ugentlig afrapportering af udviklingen i regularitet og forsinkelsesårsager,
- en ugentlig afrapportering af fremdriften i DSBFirsts handlingsplan,
- en ugentlig status på belægning i de tre tog, der skal samle passagerer op fra de aflyste tog mellem Helsingør og Nivå.

Såfremt Trafikudvalget er interesseret, fremsender jeg gerne disse ugentlige rapporter til jeres orientering.



DSBFirst har derudover foreløbig iværksat følgende:

- ledelsesmæssig styrkelse af den danske trafik,
- aftale med Banedanmark og andre togoperatører om ændrede procedurer for prioritering af togtrafikken ved forsinkelser,
- fjerne alle unødvendige togbevægelser i myldretiderne,
- flytning af reservetogstammen fra København H til Helsingør.

For at opnå en endelig og stabil løsning på problemerne ønsker DSBFirst at ændre minuttal på visse



mellemstationer, samt at ændre sine materiel- og personaleplaner med henblik på at indbygge en større robusthed.

Sådanne ændringer er imidlertid ganske tidkrævende. Dels fordi alle produktionsplaner for både den danske og den svenske trafik skal ændres, dels fordi der skal gennemføres en høring af de nye personaleplaner hos medarbejderne, og endelig fordi planerne skal være bekendtgjort i slutningen af måneden før de træder i kraft.

DSBFirst har derfor anslået, at det er nødvendigt at forlænge særkøreplanen til udgangen af april 2009 for at sikre



den nødvendige tid til en grundig bearbejdning af planerne.

Trafikstyrelsen vurderer, at DSBFirst har fremlagt en realistisk vurdering af problemerne og en tilsvarende realistisk vurdering af behovet for forlængelse af særkøreplanen.

Trafikstyrelsen har derfor accepteret, at særkøreplanen kan forlænges til udgangen af april 2009.

Det er mit klare ønske, at Kystbanen snarest muligt vender tilbage til normal køreplan, og det ærgrer mig, at vi skal vente helt til maj.

På den anden side lægger jeg vægt på, at DSBFirst rent faktisk er i stand til at



gennemføre normalkøreplanen på tilfredsstillende måde, før særkøreplanen ophører. Således skal vi undgå igen at destabilisere trafikken gennem en for tidlig tilbagevenden til normalkøreplanen.

Svar på spørgsmål Å:

De sædvanlige rejsegarantiordninger gælder selvsagt også for passagerne på Kystbanen. For passagerer med billet, klippekort, årskort eller pensionistkort betyder det, at DSBFirst yder kompensation i form af en ny billet til samme rejse, hvis toget bliver forsinket 30 minutter eller mere.

Rejsetidsgarantien for passagerer med pendlerkort tager udgangspunkt i



togenes rettidighed. Målet for rettidighed for DSBFirsts tog er fastsat til 92 procent i 2009, og det gælder for hele strækningen fra Øresund til Helsingør.

Kompensationen beregnes automatisk og udbetales ved kortets udløb. Med den realiserede regularitet i januar vil pendlere, der har tilmeldt sig, modtage kompensation efter denne ordning.