

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. Kystbanen den 10. december 2009

Spørgsmål E: *Ministeren bedes redegøre for, om han er tilfreds med udviklingen på Kystbanen, hvor passagererne stadig rammes af forsinkelser, aflyste tog og tog, der springer stationer over. Samtidig bedes ministeren oplyse, hvad han vil gøre for at løse disse problemer hurtigt.*

Indledning: Jeg vil gerne starte med, at erklære mig enig med samrådsstilleren i, at Kystbanen ikke har kørt tilfredsstillende. Regulariteten over for passagererne har simpelthen ikke været god nok. Jeg er også stærkt utilfreds med, at passagerne ikke er blevet informeret godt nok, når forsinkelser og stationsoverspringninger er forekommet. Disse forhold har jeg også indskærpet overfor de ansvarlige parter.

Regulariteten på Kystbanen: Det første skridt hen imod en forbedring af forholdene for passagerne på



Kystbanen er at forstå årsagerne til problemerne. Det kan umiddelbart være fristende, at give udbuddet af trafikken på Kystbanen og i Øresundstrafikken skylden for den manglende regularitet.

Jeg vil derfor henlede opmærksomheden på en opgørelse over, hvordan den kundeoplevede regularitet har været uge for uge, siden DSBBFirst overtog driften i januar i år.

Udlevering af bilag:

[Søjlediagram udleveres til udvalgsmedlemmerne]

Som det fremgår, har den kundeoplevede regularitet generelt set været for dårlig. Det fremgår imidlertid også, at der er flere aktører, der har andel i ansvaret for den



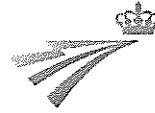
utilfredsstillende kundeoplevede regularitet.

Det forholder sig imidlertid også sådan, at regulariteten på Kystbane over en længere årrække i perioder har været utilfredsstillende – også før DSBFirst overtog driften.

Udlevering af bilag:

[Graf over historisk regularitet udleveres til udvalgsmedlemmerne]

En af forklaringerne på, at det forholder sig sådan er, at Kystbanen og Øresundstrafikken er karakteriseret ved, at infrastruktur kapaciteten er udnyttet meget intensivt, og at kombinationen mellem det lokale Nivå-system og Øresundstrafikken fra Kastrup giver udfordringer.



Disse forhold ændrer imidlertid ikke på, at jeg fortsat mener, at kunderne på Kystbanen har krav på en ordentlig betjening.

*Igangsatte
initiativer:*

Som en konsekvens af den mangel på regularitet, som kunderne har oplevet på Kystbanen, afholdt jeg for nylig et møde med de vigtigste aktører på Kystbanen for at drøfte situationen. Blandt andet på den baggrund har jeg igangsat flere initiativer med det formål at forbedre forholdene.

1. Robusthedsplan

Som bekendt blev der i forbindelse med igangsættelsen af det store sporarbejde i Malmø indført den såkaldte robusthedsplan.



Robusthedsplanen betyder, at der er opstillet en bemandet reservetogstamme på Københavns H, som kan indsættes, hvis et tog fra Sverige er mellem 7 og 20 minutter forsinket.

Robusthedsplanen medvirker til, at forsinkelser fra Sverige ikke forplanter sig op ad Kystbanen.

Siden indførslen af robusthedsplanen er den andel af forsinkelserne på den danske side af Øresund, som skyldes forsinkelser fra Sverige, nedbragt.

Robusthedsplanen kan imidlertid finpudses yderligere – hvilket forventes at kunne forbedre



regulariteten yderligere. Dette arbejde er igangsat.

2. Task force

Der er endvidere blevet nedsat en *task force* med deltagelse fra Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSBFirst og DSB. *Task forcen* arbejder bl.a. med en række helt konkrete problemstillinger.

Der skal fx udarbejdes helt klare såkaldte disponeringsplaner, som giver Banedanmark mulighed for at gribe ind og sikre at opståede forsinkelser hurtigst muligt neutraliseres. Der er tale om systemer og arbejdsgange, der har virket med succes på S-

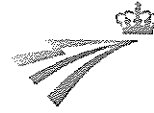


togssystemet, og de erfaringer gør vi nu brug af på Kystbanen.

Disponeringsplanerne vil blive udarbejdet og iværksat hurtigst muligt. Dette vil også danne grundlag for bedre information til kunderne.

Trafikinformationssystemet vil også generelt blive gennemgået med henblik på at identificere mulige tiltag, der kan være med til at sikre en bedre, mere præcis og hurtigere information til passagerne.

Task forcen skal også analysere trafikale muligheder for at øge robustheden i Køreplan 2010.



Endvidere skal *task forcen* se på en forenkling af proceduren ved togs afgang fra stationer og analysere rettidighedseffekten af etablering af perron-managers på København H og i Kastrup.

3. Ekstern konsulent

Eftersom problemerne på Kystbanen og i Øresundstrafikken lader til at være af systematisk karakter og særligt knytte sig til samspillet mellem de enkelte aktører, er det besluttet, at der indhentes ekstern bistand i form af en systemkonsulent, som skal anvise mulige løsninger, som kan



forbedre den kundeoplevede regularitet.

En ekstern og uafhængig ekspert vil ikke være bundet til eventuel vanetænkning i forhold til at kunne anvise mulige indsatsområder, hvor regulariteten kan forbedres.

Der er en række konkrete områder, som den eksterne konsulent forventes at analysere. Det drejer sig bl.a. om banekapaciteten i forhold til antallet af tog, køreplanen og om Kystbanen og Øresundstrafikken med fordel kan adskilles ved at der indføres togskifte på København H.

Det er afgørende, at der hurtigst muligt opnås resultater, der kan



forbedre den kundeoplevede regularitet. Det er derfor også forventningen, at den eksterne konsulent afslutter sit arbejde i starten af det nye år.

4. Regularitetssamarbejde på tværs af Øresund

Som en konsekvens af, at den passageroplevede rettidighed ikke har været tilfredsstillende, har Trafikstyrelsen kontaktet DSBFirst som operatør af trafikken både i Danmark og Sverige, infrastrukturforvalterne Banedanmark, Øresundsbron og Banverket samt trafik køberne Skånetrafiken med henblik på, at



der opstilles fælles kvalitetsmål for Øresundstrafikken. Et fælles kvalitetsmål skal være med til at sikre, at der kommer et forøget fokus på, at kunderne skal kunne regne med at modtage et produkt med en acceptabel minimumskvalitet.

5. S-tog til Helsingør

Det vil endvidere blive overvejet, om Kystbanen og Øresundstrafikken på længere sigt skal organiseres anderledes efter den nuværende kontraktperiodes udløb i 2018. Det vil bl.a. blive undersøgt, om Kystbanen med fordel kan inddrages i S-togssystemet for at



skabe en mere robust drift til glæde for passagererne.

Afslutningsvist vil jeg gerne gentage, at det ligge mig meget på sinde, at kunderne på Kystbanen hurtigst muligt kommer til at opleve en bedre regularitet. Og som der fremgår af min besvarelse af samrådsspørgsmålet, så arbejdes der aktivt med at forbedre Kystbanens regularitet på både kort og langt sigt.