

# Ny model for ID kontrol



30.09.2016

## Store gener for mobiliteten i Øresundsregionen

Kystbanen og togdriften til Kastrup Lufthavn er voldsomt belastet af de afledte konsekvenser af ID kontrollen af passagerer til Sverige. Den nuværende resursekrævende og tunge løsning betyder, at alle rejsende til Sverige skal skifte tog i Kastrup, og at ingen IC tog længere kører direkte til lufthavnen.

Det giver forsinkelser for alle rejsende mod Kastrup og Sverige. Der er således ikke længere 10 minutters drift på strækningen. Det betyder samtidig, at tog, når de kommer fra Sverige, i mange tilfælde ledes uden om Kastrup Lufthavn, for at mindske de samlede gener for passagererne på Kystbanen. Alt sammen med negativ effekt for mobiliteten i Øresundsregionen.

## Ny model for ID kontrol

Dansk Jernbaneforbund foreslår en løsning, hvor man med tydelig markering og serviceteams af togpersonale sørger for, at passagererne fra Hovedbanegården placerer sig i toget afhængigt af deres destination. De forreste togsæt er forbeholdt passagerer, der skal videre mod Sverige, mens de bagerste er reserveret til passagerer, der skal til lufthavnen. Der skal naturligvis være aflåst mellem de to dele af toget.

Serviceteams hjælper passagererne med samme teams at komme i den rigtige del af toget. Efter afgang fra Hovedbanegården sørger de for at kontrollere ID på alle passagerer i de forreste togsæt. På de mellemliggende stationer stiger alle passagerer ind i den bagerste del af toget. Ved ankomst til Kastrup Lufthavn skal der således kun udføres ID kontrol på de passagerer, der er steget på toget efter Hovedbanegården, samt de passagerer, der stiger på toget i Lufthavnen. Passagererne i den forreste del af toget kan blive siddende.

Togsæt mod Sverige er tydeligt markerede og lander ved perronen i Kastrup i et kontrolleret område. Togpersonalet er kontinuerligt tilstede i toget og på perroner for at vejlede og hjælpe passagererne. En del af disse opgaver kan udføres af 'serviceguider' – en ny personalekategori, som ved rekruttering skal have fortrinnsret til stillinger som togfører. En slags indslusningsstilling.

## Smidig, tidsbesparende model

En løsning, som ovenfor skitseret, kan sikre, at ID kontrol i Kastrup kan udføres på en langt smidigere måde til fordel for pendlere og andre togpassagerer, som skal videre til Sverige. DSB vil kunne genindføre den direkte togforbindelse til Malmø. Herved kan Øresundsregionen igen blive samlet til gavn for sammenhængen og erhvervsudviklingen.

Samtidig indebærer forslaget tidsbesparelser i Kastrup og dermed en bedre trafikafvikling. 10 minutters drift til Sverige vil igen blive muligt, ligesom IC togene kan videreføres direkte til Kastrup til stor gavn for de mange togpassagerer fra Fyn og Jylland, der skal videre med fly.

# Ny model for ID kontrol

DANSK  
JERNBANEFORBUND



# Ny model for ID kontrol



## Økonomisk gevinst til DSB

Økonomisk set vil forslaget indebære et højere forbrug af togpersonale svarende til omkring 21 mio. kr. Disse omkostninger bliver opvejet af følgende forhold:

- DSB har siden indførelse af ID kontrol mistet op mod 20 % af kunderne på Øresundsforbindelsen. Med smidigere og højfrekvent drift samt genetablering af direkte IC tog til Lufthavnen, forventes det, at op mod ¾ af disse kunder hurtigt vil vende tilbage. Dette vil give en forventet passagerindtægt på 10-12 mio. kr.
- Ved i væsentlig grad at anvende internt togpersonale til ID kontrol og information, vil DSB kunne spare mindst halvdelen af de udgifter, som for øjeblikket betales til et eksternt vagtselskab. En besparelse på omkring 35 mio. kr.
- Det samlede positive provenu for ovenstående løsning forventes at være mindst 20 mio. kr. på årsbasis.
- Erfaringer fra IC Bornholm i Spor 26 på Københavns Hovedbanegård viser, at når togpersonalet foretager ID kontrollen, oplever passagererne en langt mere positiv og sammenhængende rejseoplevelse.

## Samlede fordele

Den skitserede løsning vil være både mere smidig, i højere grad sikre rettidighed samt øge tilfredsheden blandt togpassagererne.

Der vil kunne dæmmes op for de negative konsekvenser for den trafikale integration i Øresundsregionen, hvor mange pendlere hver dag rejser mellem Danmark og Sverige.

Samtidig vil forslaget genskabe de gode forbindelser mellem tog og fly, hvor togpassagerer fra Fyn og Jylland kan opnå direkte IC forbindelse til Kastrup Lufthavn.

Sidst men ikke mindst vil den skitserede løsning betyde en bedre brug af DSBs resurser samt muligheden for at indføre en ny personalekategori, der vil kunne accepteres af både arbejdsgiver og arbejdstager. Alt sammen med et positivt provenu til følge.

-----

Dansk Jernbaneforbund håber, at forslaget vil skabe interesse hos alle, der ønsker at fremme den kollektive trafik i Øresundsregionen. Vi ser frem til at modtage tilbagemeldinger på forslaget, som vi gerne står til rådighed for at uddybe mere detaljeret.

# Ny model for ID kontrol

| Beskrivelse af løsningen   | Forbedring for pendlere og andre passagerer   | Personalemæssige konsekvenser   | Finansiering   | Kommunikation  |
|--|---|---|--|--|
| <p>Den væsentligste del af ID kontrollen udføres undervejs fra Københavns Hovedbanegård til Kastrup Lufthavn.</p> <p>Togpassagerer til Sverige stiger på toget på Hovedbanegården i togsæt, der er skiltet med videreførsel til Sverige, og hvortil der ikke er gennemgang fra øvrige togsæt. Togpersonalet foretager herefter ID kontrollen i toget på vej til Kastrup Lufthavn.</p> <p>I konsekvens heraf er der en tidsbesparelse ved perronen i Kastrup, hvorved passagererne kommer hurtigere frem og ID kontrollen i Kastrup reduceres til kun at skulle foregå i en kontrolleret zone for passagerer, som står på toget i Kastrup eller stået på mellem Hovedbanegården og Kastrup.</p> <p>Tidsbesparelsen vil medføre, at der igen kan indføres 10 minutters drift til Sverige. Desuden bliver det igen også muligt at genindføre direkte IC forbindelser til Kastrup.</p> | <p>Passagererne kan blive ombord på toget, og skal ikke besværes med togsift og ID kontrol i Kastrup.</p> <p>Der spares tid, som kan bruges til at øge frekvens og rettidighed. Herunder 10 minutters regionaldrift til Sverige og direkte forbindelser fra Fyn og Jylland.</p> | <p>DSBs eget personale overtager størstedelen af opgaven. Personalet kan i samme moment informere og stå til rådighed for kunderne i toget.</p> <p>Der skal være et antal personaler i toget for at løse opgaven. Det foreslås at anvende nyansatte, der indsluses som serviceguider til dele af disse opgaver.</p> | <p>Eksterne omkostninger til vagtselskab reduceres til halvdelen af nuværende niveau. En besparelse på ca. 35 mio. kr.</p> <p>DSB har mistet op til 20 % af kunderne efter indførelse af ID kontrol. Det forventes, at ¾ af disse hurtigt vil vende tilbage. En øget indtjening på ca. 10-12 mio. kr.</p> <p>DSB kan ansætte serviceguider, som senere kan blive togførere når der skal rekrutteres. DSB vil få øgede omkostninger på ca. 21 mio. kr.</p> <p>Der forventes et positivt provenu på mindst 20 mio. kr.</p> | <p>Det åbne forslag er sendt til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportministeren</li> <li>- Transport- og Byggeudvalget</li> <li>- Pendlorformanden på Kystbanen</li> <li>- Talsmanden for Skånetrafikken</li> </ul> |