

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 20. februar 2017
J. nr. 2017-929

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 31. januar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Spørgsmål nr. 305:

Hvorfor har DSB ikke valgt at indføre Dansk Jernbaneforbunds forslag om at togførere m.v. kan stå for kontrollen af ID i togene, så togene ikke forsinkes ved at alle skal ud af togene på Kastrup Station?

Svar:

Som udvalget er orienteret om ved besvarelsen af 24. oktober 2016 af TRU-spørgsmål nr. 5 (alm. del) og besvarelserne af 12. januar 2017 af TRU-spørgsmål nr. 184 og 185 (alm. del), har DSB og Dansk Jernbaneforbund haft en dialog om forbundets forslag om id-kontrol i tog mellem København H og Københavns Lufthavn St.

DSB har den 8. februar 2017 aflagt rapport til mit ministerium om dialogen med Dansk Jernbaneforbund og har i den forbindelse oplyst, at det trods flere møder ikke er lykkedes parterne at nå til enighed om konklusionerne på den fælles analyse af forslaget.

Jeg har taget DSB's afrapportering til efterretning og anser på den baggrund sagen for afsluttet, idet jeg dog samtidig understreger, at jeg er åben for ethvert konstruktivt forslag, der kan løse op for den svenske id- og grænsekontrol.

For så vidt angår det nærværende spørgsmål, har DSB i rapporten af 8. februar 2017 oplyst følgende (idet "KH" betegner København H):

"Det er DSB's vurdering, at ID-kontrol udført i toget vil skabe usikkerhed for afviklingen af togdriften, da det ikke på forhånd kan fastsættes, hvor lang tid en given kontrol vil tage. En variation i længden på gennemførelse af ID-kontrollen er meget vanskelig at håndtere i en køreplan, hvor alle tog er planlagt til ankomst og afgang på specifikke minuttal. Om ID-kontrollen således tager 5, 10, eller 20 min. har meget stor betydning for afviklingen af togdriften.

En forsinkelse på udførelsen af ID-kontrollen i et tog på CPH vil inden for meget kort tid skabe markante driftsforstyrrelser i hele den sjællandske



togtrafik herunder særligt på Kyst- og Kastrupbanen samt over Øresund. Med den nuværende model for ID-kontrol er der indlagt 8 min. holdetid på CPH, inden for hvilken den samlede ID-kontrol kan blive udført; også i myldretiderne, hvor kapaciteten i togene er fuldt udnyttet. Desuden er bevægelsesfriheden og mobiliteten i et Øresundstog med op til 5-600 passagerer meget begrænset, og det vil derfor være forbundet med stort besvær for personalet at sikre, at alle passagerer er blevet ID-kontrolleret inden afgang til Sverige.

Såfremt DSB bringer rejsende ind i Sverige, som ikke har gyldigt ID, vil DSB blive pålagt en bøde på 50.000 svenske kroner pr. person fra den svenske stat. Derfor er det vigtigt for DSB, at ID-kontrollen gennemføres efter en fast praksis, der sikrer en høj kvalitet. DSB vurderer, at kvaliteten bedst sikres ved at gennemføre ID-kontrol på perronen frem for i toget.

Derudover kan det ikke garanteres, at toget mod Sverige altid kan benytte samme spor på KH på grund af den meget høje udnyttelse af sporkapaciteten på KH. Der vil derfor være stor usikkerhed forbundet med at have en fast opsætning på KH til at understøtte proceduren for ID-kontrol i toget, ligesom DJ foreslår. Ved sporændring risikerer hele togdriften at blive påvirket af forsinkelser på grund af ID-kontrollen. Der skal således udarbejdes en nødprocedure for tilfælde, hvor sporbenyttelsen ændres med kort varsel. I aften- og nattimerne udføres der jævnlige sporarbejder, der kræver særlige og afvigende planer for sporbenyttelsen på KH. Desuden vil der lejlighedsvis være behov for sporændringer pga. driftsforstyrrelser eller genopretning af trafikken efter en periode med uorden i trafikafviklingen. Derfor vil det kræve forudgående godkendelse hos Banedanmark, såfremt der skal indføres en løsning med fast sporbenyttelse.

Etableringen af et særskilt område på perron 5/6 på KH for passagerer til Sverige betragtes som en ændring af perronen og skal således myndighedsbehandles, så det sikres, at trafikken kan blive afviklet i overensstemmelse med sikkerhedsreglementerne, herunder at jernbaneinfrastrukturen kan håndtere den jernbanesikkerhedsmæssige påvirkning af forslaget. Endvidere har forslaget betydning for de generelle pladsforhold på perron 5/6, som primært i myldretiderne vil medføre begrænset kapacitet til passagerer, der skal med f.eks. Inter City- eller regionaltoget.

For at sikre at alle kunder stiger ind i de rette vogne, kræver forslaget desuden opsætning af et stort antal nye skilte med anvisninger på alle tog, der betjener Kystbanen. Da Øresundstogene både betjener Kystbanen, Kastrupbanen samt kører regionalt i Skåne kan der opstå misforståelser hos kunderne, hvis der på togsættene for eksempel står, at de kun må benyttes for rejsende til Sverige. Dette gør sig særligt gældende for de såkaldte Nivå-tog, som kører fra Nivå til CPH. På de store stationer som for eksempel Østerport og Nørreport vil der desuden være behov for at have en eller flere faste perronguider til at sikre, at kunderne stiger ind i de rigtige togsæt. For alle



disse tilfælde gælder det, at der skal udarbejdes særskilte procedurer, så togpersonalet udfører den samme opgave ved hver afgang. Der vil desuden skulle udarbejdes særlige procedurer for opsætningen på KH samt passagerudveksling på Tårnby og Ørestad st.

Afvielser i forhold til de planlagte togstørrelser vil betyde, at en række nødprocedure skal iværksættes. Der kan forekomme situationer, hvor tog ned- eller opformeres på grund af driftsforstyrrelser, hvorved toget ankommer til CPH enten større eller mindre end planlagt. Her skal der ved hvert tilfælde iværksættes en særlig procedure for håndteringen heraf.

Derudover har DSB ikke det fornødne personale til at udføre ID-kontrol i toget. DSB opererer så effektivt som muligt, hvorfor DSB ikke har fornøden medarbejderreserve til at varetage ID-kontrol i toget eller andre opgaver som kræver en pludselig og væsentlig stigning i behovet. ID-kontrol i toget vil således kræve forudgående rekruttering og uddannelse. DSB har derfor indgået en fleksibel aftale med Securitas, som varetager opgaven med at udføre ID-kontrol i dag. Aftalen indebærer bl.a., at samarbejdet kan opsiges med kort varsel, hvilket er nødvendigt på grund af usikkerheden om, hvornår transportøransvaret og herved også kravet om at gennemføre ID-kontrol ophører.

Endelig vurderes forslaget at medføre en økonomisk netto-meromkostning for DSB på minimum 10 mio. kr. pr. år, da DSB vil have udgifter til opretholdelsen af ID-kontrollen i CPH.

DSB bemærker desuden, at togene ikke bliver forsinket på grund af ID-kontrollen i Københavns Lufthavn, da der i køreplanen for 2017 er indlagt 8 min. holdetid til at gennemføre ID-kontrollen, således at togene kører rettidigt mod Sverige.”

Jeg finder det i forlængelse af ovenstående – og jf. min forgængers besvarelse af 24. oktober 2016 af TRU-spørgsmål nr. 5 (alm. del) – nødvendigt at understrege, at DSB i forbindelse med afrapporteringen har oplyst, at det fortsat er DSB's vurdering, at der kan opstå udfordringer med passagerer, som ikke besidder gyldig id, og som nægter at forlade toget. I sådanne situationer er DSB's togpersonale af hensyn til deres personlige sikkerhed instrueret i at tilkalde politiet, hvilket naturligt vil kunne indebære en trussel mod togdriftens punktlighed, stabilitet og robusthed.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen