

Kastrup den 23. september 2018

## Til Trafikudvalget i Folketinget

### Jeg ønsker foretræde for Trafikudvalget, da jeg gerne vil drøfte:

1. Kvalitetstillægget, der træder i kraft juli 2019
2. Dagligdagen for metropassagerne
3. Hvorfor passagerpuls er vigtig for Danmark.

#### 1.

I 2007 vedtog Folketingets forligskreds lov om Cityringen. I forbindelse med vedtagelsen af loven blev det besluttet at opkræve et tillæg for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig. Udmøntningen af tillægget sker, når Cityringen åbner for passagerer i juli 2019.

I alt skal der opkræves 3-4 mia. kr. hos passagererne frem til år 2065.

Hvad får det af konsekvenser for passagererne?

- Der bliver et A-hold og et B-hold. Metropassagererne skal betale mere end andre, der benytter den kollektiv trafik på Sjælland – metro passagererne er på B-holdet
- Metropassagererne skal betale: 2 zoner= en prisstigning på 21%, 5 zoner= 9%, 10 zoner= 5%
- Man skal ændre rejsekortsystemet, da man skal træffe et aktivt valg for at køre med metroen. Det kræver nye standere til tjek-ind og -ud, kun til metropassagerne
- Desuden kommer man til at smadre hele tanken med Takst Sjælland.

#### 2.

Der er ingen tvivl om, at metroen er det mest geniale, vi københavnere har fået siden træk og slip i slutningen af 1800-tallet. Tilfredsheden med metroen ligger på ca. 90%. Vi er glade for metroen, viser tallene. Men tallene fortæller ikke, hvordan vi har haft det under turen.

I perioden januar til og med juli 2018 blev der givet informationer om i alt 846 driftsforstyrrelser på metroens twitterkonto. Der har været meldt ud om fejl på togene hele 86 gange, hvilket svarer til hver fjerde driftsforstyrrelse. Metroselskabet offentliggøre ingen tal, derfor måtte tallene stykkes sammen, via Twitter.

Vi passagerer er stadig meget glade for metroen, men vi aner aldrig, om vi kommer frem til vores destination. Pludselig virker strømmen ikke, dørene vil ikke lukke, der er signalfejl osv.

Det betyder fx, at man aldrig ved, om man kan komme på job til tiden eller få hentet sine børn, inden institutionen lukker. Det koster samfundet mange penge, at metroen har så mange udfordringer.

Desuden kan man nu efter 16 år som passager konstatere, at det, man regner for børnesygdomme, når et nyt selskab starter op, er blevet en kronisk lidelse.

Desuden er postgangen meget tung i mellem Metroselskabet og Metro Service. Det må kunne gøres bedre.

### 3.

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk startede 1. oktober 2014. Projektet er finansieret af en finanslovsbevilling fra oktober 2014 til slutningen af 2018. Formålet er at få viden om passagerernes ønsker og behov og give dem en stærk stemme i den offentlige debat om bus, tog og metro. Derfor foretager Passagerpulsens hvert år en række undersøgelser herunder De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, som bliver offentliggjort to gange om året. Passagerpulsens er passagerernes repræsentant i Ankenævnet for bus, tog og metro, og vi udarbejder høringsvar med udgangspunkt i passagerernes behov.

Passagerpulsens er vigtig for passagerne, fordi der bliver foretaget uvildige undersøgelser om passagerens tilfredshed.

Hvis ikke man bevilger penge til, at de kan fortsætte deres arbejde, er vi - sammen med Portugal - det eneste europæiske land, der ikke har sådan et organ.

Vi skulle så nøjes med undersøgelser, som selskaberne selv foranstalter. Det svarer stort set til, når politiet skal undersøge sig selv – og det har aldrig gjort noget godt for nogen.

De penge, der blev bevilget i 2014 til Passagerpulsens, har arbejdet godt for passagerne – og det har betydet, at passagerne har fået en stemme. Den stemme mister vi, hvis ikke Passagerpulsens får lov til at fortsætte med at foretage de undersøgelser, som de er så dygtige til.

Vi passagerer ville være tilbage ved år 0.

Med venlig hilsen

Tina Weber

Metropendler-repræsentant

MetroPendler