

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 12. oktober 2016
J. nr. 2016-4718

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 22. september 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Matthisen (ALT).

Spørgsmål nr. 697:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 13/9-16 fra Eric Lerdrup Bourgois, Allerød, vedrørende aflysninger og forsinkelser på S-togslinje A, jf. TRU alm. del - bilag 387.

Svar:

Jeg er bekendt med, at DSB og Banedanmark desværre har problemer med udrulningen af det nye signalsystem (CBTC) på S-banenettet.

Jeg har derfor forelagt henvendelsen fra Eric Lerdrup Bourgois for DSB og Banedanmark, der oplyser følgende:

”Rettidigheden på strækningen Hillerød-Køge

Udrulningen af det nye signalsystem til S-banen, CBTC, på early deployment strækningen Hillerød-Jægersborg bidrager i øjeblikket med en væsentlig irregularitetspåvirkning på S-banens samlede kunderettidighed. Dette skyldes dels soft- og hardware-udfordringer med CBTC, dels afledte følgevirkninger f.eks. relateret til transitionszonen mellem det nye og det ”gamle” signalsystem ved Jægersborg St., betjeningsfejl fra lokomotivførerens side ved skiftet mellem ”gammelt” og nyt signalsystem, samt fejl i selve sikringsanlægget eller i det rullende materiels ombordudstyr til det nye signalsystem.

Denne påvirkning formodes at fortsætte frem til, at de planlagte softwareopdateringer af CBTC er fuldt udrullet og funktionelt i drift på early deployment strækningen forventeligt ved udgangen af 2017. Softwareopdateringerne foretages løbende: En opdatering af softwaredelen, som omfatter de allerede kendte mangler i den nuværende software, forventes gennemført i efteråret 2016, mens alle aktuelt kendte CBTC-relaterede fejl på materiellet forventes at være fjernet omkring påsken 2017.



Det er ikke muligt at opgøre påvirkningen præcist, eftersom de afledte følger-virkninger kan være et samspil af andre forhold, der ikke relaterer sig til CBTC-systemet. Banedanmarks og DSBs fælles Præcisionsprogram vurderer dog, at udfordringerne med CBTC resulterer i en direkte negativ påvirkning af kundere-ttidigheden på S-banen med ca. 1 procentpoint, samt en afledt indirekte på-virkning af trafikken på S-banen på yderligere ca. 1 procentpoint.

Derudover har strækningen Hillerød-Køge også oplevet andre rettidighedsud-fordringer, såsom påvirkninger fra sporarbejdet på Køge Bugt-banen, som skulle have været afsluttet den 29. august 2016, men som desværre blev for-længet til mandag den 12. september 2016. Imidlertid udbrød der brand ved en omformerstation i weekenden den 10. - 11. september 2016, hvilket betød for-længelse med yderligere et døgn, før strækningen kunne åbnes. Hertil kommer en række enkeltstående hændelser, der primært skyldes materielle fejl, sikrings-fejl på København H, og ambulancetilkald.

Dette og udfordringerne med CBTC har afledte effekter på det rullende materi-el og den køreplan, som trafikken afvikles i, idet materiellets performance og den aktuelle køreplan ikke i tilstrækkelig høj grad kan absorbere disse udfor-dringer.

Banedanmark og DSB har løbende iværksat en række initiativer, der skal kom-pensere for ovenstående udfordringer, og flere af disse er allerede implemente-ret. Den væsentligste drivkraft for forbedring består dog af de planlagte soft-wareopdateringer af CBTC.

Kompensation af passagererne

Togpassagerers rettigheder ved forsinkelser er reguleret af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jern-banepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen). Heraf fremgår det af artikel 16 blandt andet:

Passagerer, der har abonnementskort eller periodekort, og som rammes af gen-tagne forsinkelser eller aflysninger i kortets gyldighedsperiode, kan søge om passende erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstat-ningsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinkelse og beregning af erstatning.

Denne bestemmelse opfylder DSB i form af DSB's Pendler Rejsetidsgaranti. Ligeledes er afsnit 3.1 i trafikkontrakten mellem Transport- og Bygningsmini-steriet og DSB om kompensationsordning for togpassagerer ved forsinkelser – herunder punkt 3.1.6-3.1.11 om kompensation til pendlere – også opfyldt. End-videre er det muligt at blive kompenseret efter Basis Rejsetidsgarantien, jf. nedenstående.



Med den indgåede trafikkontrakt mellem Transport- og Bygningsministeriet og DSB i 2015 har DSB og Banedanmark fået et nyt fælles skærpet mål for, hvornår et tog er til tiden. For at være rettidige skal togene ankomme inden for 2 minutter og 59 sekunder i forhold til køreplanen. Samtidig vægtes antallet af passagerer, så et fyldt myldretidstog tæller mere i opgørelsen end f.eks. et halvtomt tog i de sene aftentimer. Med ”kunderettidighed” har DSB og Banedanmark dermed i højere grad fået et særligt fokus på de tog, der er flest passagerer med, og fokus er flyttet fra rettidige tog til rettidige kunder.

Passagerer, der rejser på et personligt månedskort, kan modtage kompensation fra DSB’s Rejsetidsgaranti Pendler. Her gives ikke kompensation for det enkelte tog, man kører med, men ud fra den gennemsnitlige kunderettidighed på den tilmeldte målestrækning over hele døgnet i den periode, kortet gælder. Som noget nyt har det fra den 17. januar 2016 for rejsende på månedskort været muligt alternativt at søge Basis Rejsetidsgaranti for hver enkelt rejse, der forsinkes 30 minutter eller mere. Kompensationsstørrelsen beregnes derved af kortets dagspris. Det er dog ikke muligt samtidig at være tilmeldt den automatiske Pendler Rejsetidsgaranti, der beregner forsinkelser ved 2 minutter og 59 sekunder.

Eftersom DSB kompenserer i henhold til Basis Rejsetidsgaranti med 25 pct. af rejsens pris allerede ved en forsinkelse på 30 minutter eller mere, er DSB’s kompensationsordning mere omfattende, end forordningen foreskriver.

DSB kan endvidere oplyse, at passagerer, der var tilmeldt DSB’s Pendler Rejsetidsgaranti på målestrækningen Dybbølsbro-Køge, kompenseredes med 21,2 pct. i juli 2016 og 18 pct. i august 2016. Det svarede til, at en pendler på månedskort (Periodekort, Movia H, alle zoner til 1385 kr. for 30 dage) gældende til strækningen Køge-København H blev kompenseret med hhv. 293,62 kr. og 249,30 kr.”.

På baggrund af ovenstående er det min klare forventning, at DSB og Banedanmark i fællesskab lærer af de udfordringer, der er opstået i forbindelse med udrulning af CBTC på strækningen mellem Jægersborg og Hillerød, så der ikke opstår gentagelser, når de øvrige S-banestrækninger skal udrustes med CBTC.

Jeg forstår desuden, at passagerer også i forbindelse med de aktuelle udfordringer med rettidigheden i S-togtrafikken har mulighed for at blive kompenseret efter DSB’s rejsetidsgaranti.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt