

de vil således kun fremgå af DSB's elektroniske køreplan og køreplanen Fjerntog i Danmark. Den korrekte stavemåde vil fremgå af alle køreplaner, der udgives i år 2000. Skiltene på stationen vil blive udskiftet inden for nogle få uger.

Spm. nr. S 1623

Til trafikministeren (29/3 99) af:

Klaus Kjær (DF):

»Vil ministeren i skemaform oplyse, hvad det er for tekniske problemer, der har været årsag til de massive togforsinkelser på S-togs-nettet i hovedstadsområdet den 24. og 25. marts 1999, og vil ministeren samtidig for hvert enkelt teknisk problem oplyse, hvad der er gjort for dets løsning, og hvornår det i hvert enkelt tilfælde er sket?«

Begrundelse

Der har på S-togs-nettet den 24. og 25. marts været voldsomme forsinkelser. DSB har undskyldt sig med, at årsagen har været tekniske problemer. Disse problemer er tilsyneladende store, siden forsinkelserne har været så massive. Spørgeren ønsker derfor i skemaform en redegørelse over årsagen til forsinkelserne, hvad enten de skyldes f.eks. sporarbejder, signalnedbrud eller andre former for tekniske uheld. Det bedes af svaret fremgå, hvad der i hvert enkelt tilfælde er gjort for at afhjælpe problemet og tidsfristen herfor.

I sagen finder spørgeren det højst besynderligt, at DSB først sagde, at de ville komme med en nærmere forklaring om forsinkelserne torsdag den 25. marts kl. 15. Da tidspunktet oprandt, ombestemte DSB-ledelsen sig og nøjedes med at sige, at nu kørte togene. Det er ikke en ordentlig måde at behandle sine kunder på. Derfor bør ministeren fremover også pålægge DSB at informere sine kunder ordentligt.

Svar (22/4 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg finder, at regulariteten af S-togene er afgørende for bestræbelserne på at styrke brugen af

den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og det er derfor uheldigt, når der opstår så betydelige forsinkelser, som det skete i dagene 24. og 25. marts 1999.

DSB oplyser, at registrering af fejl på S-togsmateriel normalt foregår ved, at lokomotivførerne melder konstaterede fejl til fjernstyringscentralen, der ud arbejder en driftsrapport i et særligt regularitetssystem. Dette system var desværre en stor del af den pågældende periode - særlig den 24. marts 1999 - brudt ned, hvorfor registreringer kun i meget begrænset omfang har kunnet lade sig gøre. Det er således ikke muligt at opgøre de mange fejl de pågældende dage i skemaform, herunder tidspunkterne for fejlene forekomst.

De pågældende 2 dage blev der imidlertid af lokomotivførerne meldt usædvanligt mange funktionsfejl. Hovedparten af fejlmeldingerne gik på luftproblemer, manglende trækraft samt dørfejl. De fleste af fejlene blev af lokomotivførerne rettet på stedet, men det medførte forsinkelser i kørslen. Disse forsinkelser betød, at lokomotivførerne kom for sent til lokomotivførerskiftene på Københavns hovedbanegård og til den pause, der er indlagt i tjenesten, hvilket så forårsagede yderligere forsinkelser i togdriften.

I denne forbindelse oplyser DSB, at den fleksibilitet og vilje til at hjælpe til i specielle situationer, der normalt kendetegner lokomotivførerne på S-banen, kan have været begrænset i den omtalte periode i lyset af det statslige aftaleresultat, som Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse havde anbefalet dets medlemmer at stemme nej til. I fokus har særligt været spørgsmålet om lokomotivførernes kørepenge, der fra den 1. april 1999 er blevet skattepligtige. DSB har nu - inden for de af Finansministeriet og Centralorganisationernes Fællesudvalg aftalte rammer - indgået aftale med Dansk Jernbaneforbund om nye kørepenge-satser.

Ifølge Banestyrelsen påvirkedes regulariteten på S-banenettet endvidere negativt i perioden af en personpåkørsel ved Glostrup den 25. marts 1999, de planlagte anlægsarbejder på Ballerup-Frederikssundsbanen, samt den planlagte indskrænkning af driften den 24. marts 1999 mellem Tåstrup og Glostrup og mellem Lyngby og Holte på grund af sporvedligeholdelse.

Banestyrelsen og DSB S-tog er i løbende dialog under hele trafikafviklingsforløbet og Banestyrelsen og DSB S-tog afholder jævnligt op-