

Plan B

1. Indledning

Nærværende notat, der er en sammenskrivning af Banedanmarks og Trafikstyrelsens respektive opgaver, redegør for arbejdet med at etablere et beredskab i tilfælde af, at DSBFirst A/S må indstille driften, og som mundede ud i en beslutning om at, skulle situationen indtræde, da at aktivere DSB's assistanceforpligtelse.

Der er nu udarbejdet konkrete planer, der kan iværksættes med kort varsel. Notatet redegør herudover for de passagermæssige konsekvenser, status for forhandlingerne med svenskerne, og en vurdering af de økonomiske konsekvenser af planen.

Indledningsvis kan det oplyses, at Skånetrafiken har oplyst, at de i tilfælde af problemer med operatøren på den svenske side dels har fundet en løsning på licens/certifikat-problemstillingen, dels vil sikre, at trafikken opretholdes uændret. Deres bestræbelser er således fokuseret på at sikre opretholdelsen af det nuværende trafikomfang, men er gjort opmærksom på, at dette ikke kan lade sig gøre, såfremt den danske operatør må indstille driften. Supplerende kan oplyses, at den i nærværende notat forudsatte svenske trafikering over Øresundsbroen forudsætter at det mellem DSB og den svenske operatør indgås aftale herom, af hensyn til licens- og certifikatreglerne.

2. Plan B.

I det følgende beskrives de to scenarier, der er planlagt ud fra.

1. en fase 1 med en overgangskøreplan der kan iværksættes her og nu ved en lukning af DSBFirst.
2. en fase 2 med den aftalte køreplan der kan iværksættes med en til to ugers varsel ved en lukning af DSBFirst.

Fase 1 med overgangskøreplanen kan iværksættes fra dag til dag, da den ikke kræver samme mængde personale og materiel. Den udvidede køreplan forudsætter, at der afsættes en uge til at lave de detaljerede personale- og materielplaner og få kaldt personale på vagt.

Såfremt nedlukningen sker med mere end en til to ugers varsel, vil der ske en direkte iværksættelse af plan 2. For begge scenariers vedkommende gælder, at materiel- og personaleplanerne er forberedt, således at de kan detailplanlægges i løbet af en uge.

Der er endvidere udarbejdet trafikinformationsplaner, som kan iværksættes med kort varsel.

Fase 1, Overgangskøreplan ved en her og nu lukning af DSBFirst

Ved en her og nu lukning af DSBFirst vil der kunne igangsættes en køreplan med følgende indhold:

1. 20 minutters drift i begge retninger imellem Helsingør og Kastrup Lufthavn, med stop ved alle stationer.
Togene vil være på flest mulige sæt for at have så mange siddepladser som muligt, og de vil køre i et lukket togsystem frem og tilbage Helsingør ⇔ Kastrup, uden direkte forbindelse til Sverige / øvrige Sjælland.
2. Det myldretidstogs system vi kender i dag, hvor togene kører Helsingør ⇔ Ringsted, vil fortsætte som i dag. Morgen og eftermiddag.
3. Aftenkøreplan som vi kender i dag Helsingør ⇔ Kastrup Lufthavn, uden forbindelse til Sverige.

For passagererne vil konsekvenserne på Kystbanen være en mindre kapacitetsmangel og forlængede rejsetider for de fleste passagerer.

Over Øresund vil der være betydelig kapacitetsmangel; ca. 40 % i maksimaltiden. Dette under den forudsætning, at svenskerne har mulighed for at påtage sig at opretholde trafikeringen i et tyve minutters system til København/Østerport.

Fase 2, køreplan der kan iværksættes med én uges varsling ved en lukning af DSBFirst

Med en varsling på én uge før lukning af DSBFirst vil der kunne igangsættes en køreplan med følgende indhold:

1. 20 minutters drift i begge retninger imellem Nivå og Københavns Hovedbanegård, med stop ved alle stationer.
Togene vil køre i et lukket togsystem frem og tilbage Nivå ⇔ Københavns Hovedbanegård, uden direkte forbindelse til Sverige / øvrige Sjælland.

Togene vil køre i tidsrummet kl. 06-20.
2. 20 minutters drift i begge retninger imellem Helsingør og Kastrup Lufthavn, med stop ved de stationer som Øresundstogene gør i dag.

3. Det myldretidstogs system vi kender i dag, hvor togene kører Helsingør ⇔ Ringsted, vil fortsætte som i dag. Morgen og eftermiddag.
4. Aftenkøreplan som vi kender i dag Helsingør ⇔ Kastrup Lufthavn, uden forbindelse til Sverige.

Kapacitetsmæssigt vil denne køreplan uændret betyde betydelig kapacitetsmangel over Øresund, mens Kystbanen og Kastrupbanen ikke vil have nævneværdige kapacitetsproblemer.

Der er i begge køreplansscenarier afsat kanaler og perronplads til, at der kan køres 20 min. drift til Sverige fra Østerport & Københavns Hovedbanegård. Disse er viderekommunikeret til Skånetrafikken.

Denne del af planen forudsættes kørt af en svensk operatør med svensk materiel. Skånetrafikken har oplyst, at de som udgangspunkt ikke har tilstrækkeligt svensk togmateriel til at kunne opretholde Øresundstrafikken som beskrevet i Plan B. Dette påvirkes dog også af om der køres et supplerende dansk myldretidssystem til Malmø, der vil kunne reducere materielbehovet i det svenske togsystem.

Fase 2-Planen vil endvidere løbende blive optimeret efter iværksættelse, fx på materielplaner, personaleplaner, sporbenyttelser med videre.

3. Implementering af køreplanen

Fase 1 vil maksimalt skulle køre to uger, hvorefter det vil være muligt i stedet at iværksætte plan 2, da materiel og personale så vil være på plads. Plan 2 vil blive iværksat direkte, hvis der gives en til to ugers varsel.

Med hensyn til tog til og fra Sverige, ligger køreplanerne klar i systemerne, så disse kan køres fra dag ét, hvis der findes en aftale om operatør, materiel og finansiering fra de svenske og danske myndigheders side.

Fremtidsperspektiverne er en fortsat optimering af fase 2 indtil en ny permanent køreplan iværksættes med en fast operatør (ikke kun på baggrund af DSB's assistancesforpligtelse).

4. Skånetrafikken

Der har siden beslutningen om Plan B blev truffet, været en løbende dialog med Skånetrafikken. Skånetrafikken har endnu ingen konkret plan for, hvordan de vil håndtere iværksættelse af Plan B i Danmark, men Skånetrafikken vil udarbejde forslag hertil. Skånetrafikken har ikke som i Danmark en operatør med assistancesforpligtelse, og har således i den forløbne periode naturligt nok fokuseret på indledende drøftelser med alternative operatører. Udgangspunktet for Skånetrafikken er,

uanset operatør, så vidt muligt at opretholde det nuværende trafikomfang, konkret altså K11.

Notat
Dato 16.05.2011

Det er således fortsat udgangspunktet for forhandlingerne at håndteringen af de konkrete problemer og det fremtidige samarbejde skal ske indenfor den eksisterende samarbejdsaftale parterne imellem, der blandt andet regulerer takstsamarbejde, indtægts- og udgiftsdeling med videre. Dette vurderes i høj grad også at være i dansk interesse.

5. Økonomi

For så vidt angår de økonomiske konsekvenser af iværksættelsen af Plan B, dvs. betalingen til DSB, kan dette først afklares endeligt i forbindelse med en forhandling mellem Departementet og DSB. Det er dog umiddelbart DSB's vurdering, at økonomien kan holdes indenfor de eksisterende udgifts- og indtægtsbevillingsmæssige rammer.