



Trafikudvalget  
Folketinget

MINISTEREN

Dato 27. maj 2011  
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

### **Indførelse af ændret afgangprocedure på Kystbanen i efteråret 2010**

Der har i pressen de seneste dage været rejst en problemstilling vedr. den ændrede afgangprocedure på Kystbanen, som blev indført i efteråret 2010 for at forbedre regulariteten. Der refereres to hændelser, hvor passagerer er kommet til skade. Der er igangsat en undersøgelse af, om de to hændelser kan henføres til ændringen i afgangproceduren. En afrapportering heraf forventes i næste uge.

Det forhold, at der er rejst usikkerhed om forsvarligheden i at indføre en forenklet afgangprocedure giver mig imidlertid anledning til at give en samlet beskrivelse af baggrunden for forenklingen af afgangproceduren.

Den forenklede afgangprocedure, som også i det væsentlige var gældende indtil 2005, indebærer, at togføreren sikrer sig at dørene kan lukkes, dvs. at der ikke er på- eller afstigende passagerer mv., hvorefter han eller hun giver signal til lokomotivføreren om at lukke dørene. Lokomotivføreren aktiverer herefter dørlukningen for samtlige togets døre, samtidig med at togføreren træder ind i toget. Lokomotivføreren konstaterer via togets sikkerhedssystem, at samtlige døre er lukkede, og kan herefter sætte toget i gang.

Den dobbelte afgangprocedure, som var gældende på Kystbanen mellem 2005 og 2010, og som fortsat anvendes af DSB, indebærer, at togføreren sikrer sig, at dørene kan lukkes, hvorefter han eller hun giver signal til lokomotivføreren om at lukke dørene. Lokomotivføreren aktiverer herefter dørlukningen for samtlige togets døre med undtagelse af døren, hvor togføreren står, idet togføreren har sat denne dør over til lokal betjening. Herefter træder togføreren ind i toget, giver signal til lokomotivføreren om igangsætning og lukker herefter den sidste dør. Lokomotivføreren konstaterer via togets sikkerhedssystem, at samtlige døre er lukkede, og kan herefter sætte toget i gang.

Den dobbelte afgangprocedure blev bl.a. indført på baggrund af hændelser, der involverede BN-vogne (det blå materiel). I denne materieltype er der ikke nogen teknisk efterkontrol af dørlukningen via togets sikkerhedssystem, men alene en gul lampe over døren, der lyser, hvis døren ikke er lukket.

Der blev i 2009 nedsat en task force med deltagelse fra Trafikstyrelsen, Bane-danmark, DSBFirst og DSB, som skulle komme med forslag til, hvordan regula-



riteten på Kystbanen kunne forbedres. Task forcen arbejdede med en række helt konkrete problemstillinger, herunder spørgsmålet vedr. afgangspceduren.

Task forcen afrapporterede i marts 2010. En af task forcens anbefalinger er, at afgangspceduren forenkles.

En forenkling af afgangspceduren anbefales ligeledes af den eksterne ekspert Hansjörg Hess, dog efter en mere vidtgående model, hvor lokomotivføreren alene håndterer afgangspceduren uden bistand fra togføreren. Følgende fremgår af Hansjörg Hess' rapport (s.13): " Replace the today's departure process with self-dispatching of the train driver (already quite common in some countries in Europe as well at SBB [de schweiziske forbundsbaner]). To our knowledge this process is already established on S-Banen of Copenhagen."

DSBFirst ansøgte allerede den 24. marts 2010 Trafikstyrelsen om at bedømme DSBFirsts ansøgning og risikovurdering af den forenklede afgangspprocedure.

På baggrund af anbefalingerne fra task forcen og Hansjörg Hess indgås den 22. april 2010 *Aftale mellem Regeringen (Venstre og De Konservative), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om igangsættelse af initiativer til forbedring af regulariteten på Kystbanen og i Øresundstrafikken.*

Trafikstyrelsen har på baggrund af en ansøgning fra DSBFirst den 25. juni 2010 godkendt en ændring af afgangspproceduren, således at der ikke foretages visuel, men alene teknisk efterkontrol af dørene i forbindelse med afgang. I forbindelse med ansøgningen har DSBFirst fremsendt en risikovurdering.

Trafikstyrelsen præciserer i afgørelsen, at det er DSBFirst's ansvar som ansvarlig jernbanevirksomhed at sikre den fornødne sikkerhed for passagererne i forbindelse med på- og afstigning. I den forbindelse kan DSBFirst i vid ustrækning selv fastsætte sikkerhedsmæssige procedurer for afgangsp procedurer, herunder undlade efterkontrol ved dørlukning.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at den begrænsede øgning af risici, der er påvist i den gennemførte risikovurdering, er af en sådan størrelsesorden og karakter, at afskaffelse af efterkontrol kan tillades uden indførelse af kompenserende risikoreducerende tiltag. Det er taget med i betragtning, at den hidtidige procedure aldrig har været et krav fra myndighederne, men har været tænkt som en ekstra barriere for at forhindre en i forvejen ikke-tilladt passageradfærd (på- og afstigning af tog efter signalgivning er ikke tilladt).

Derfor har Trafikstyrelsen i sin godkendelse lagt vægt på, at DSBFirst ved indførelse af en ny afgangsp procedure grundigt informerer publikum om de gældende regler ved af- og påstigning, således at man kender og forstår dem.



Blandt andet af denne grund blev den forenkede afgangprocedure først indført pr. 31. oktober 2010.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt