



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 19. august 2013
J. nr. 2013-2546

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. juli 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 688:

Ministeren bedes gøre rede for, hvor mange hændelser der har været med Øresundstogene, hvor passagerer eller faste genstande har siddet i klemme (inde eller ude), og hvor toget alligevel er blevet igangsat.

Svar:

Jeg forudsætter, at spørgeren efterspørger antallet af hændelser, der har været, efter at den nye afgangprocedure blev indført på strækningen Helsingør – Landegrænsen fra og med den 1. november 2010.

Indledningsvist vil jeg for en god ordens skyld beskrive den gamle afgangprocedure, der blev brugt frem til den 31. oktober 2010, og den nye afgangprocedure, der blev indført fra og med den 1. november 2011.

Beskrivelse af den gamle afgangprocedure:

- Togpersonale skal lokalbetjene en indstigningsdør – dvs. manuelt sikre at den ikke lukkes sammen med de øvrige døre.
- Herefter skal togpersonale ved at stå ud på perronen og se ned langs toget kontrollere, at der intet er i klemme mellem tog og perron, samt at der ikke sad noget i klemme i indstigningsdørene.
- Herefter skal togpersonale gå ind i toget og lukke den lokalbetjente dør.

Beskrivelse af den nye afgangprocedure:

- Togpersonalet skal ved fløjt med trillefløjte markere at afgangproceduren igangsættes.
- Herefter sikres ved at kigge langs toget, at passagerudvekslingen er tilendebragt.



- Herefter skal togpersonalet gå ind i toget og begære alle indstigningsdøre lukket af lokomotivføreren.

Side 2/2

DSB Øresund har oplyst, at der for perioden 1. november 2010 til 12. august 2013 har været i alt 2 registreringer af sikkerhedsmæssige hændelser på Øresundstogene (litra ET), hvor passagerer eller faste genstande har siddet i klemme, og hvor toget alligevel er blevet igangsat, idet klemsikringen på toget ikke har været aktiveret. I begge tilfælde skyldes dette, at der var tale om genstande under 35 mm. DSB Øresund vurderer, at klemsikringen ved de 2 hændelser ville have været blevet udløst, såfremt der havde været tale om genstande indsat i indstigningsdøren større end 35 mm.

Det vil altid være en nødvendighed med en nedre grænseværdi i forhold til udløsning af klemsikringen, idet indstigningsdørene alternativt ikke ville kunne lukke og det dermed ikke ville være muligt at køre med toget.

DSB Øresund har endvidere oplyst, at begge hændelser skyldtes passagerer, som forsøgte sen påstigning efter gennemførelse af dørlukningsproceduren ved afgang fra perron. I begge tilfælde var der ingen personskade.

I den ene situation kørte toget fra København H til Ørestad med en stok stikende ud af døren på bagerste togsæt. Årsagen til hændelsen var, at en passager i forbindelse med dørlukning forsøgte at komme med toget ved at blokere døren med sin stok. Passageren forblev på København H.

I den anden situation kørte toget i retning fra Nørreport til Østerport med en cykel i klemme i døren. Passageren prøvede at komme med toget efter at afgangproceduren var igangsat ved at sætte sin cykel ind i døråbningen for at holde den åben. Passageren forblev på Nørreport.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr